

Bryssel 31.5.2017
COM(2017) 281 final

2017/0123 (COD)

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

**asetuksen (EY) N:o 1071/2009 ja asetuksen (EY) N:o 1072/2009 muuttamisesta niiden
mukauttamiseksi alan kehitykseen**

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

{ SWD(2017) 194 final }

{ SWD(2017) 195 final }

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN TAUSTA

• Ehdotuksen perustelut ja tavoitteet

Asetus (EY) N:o 1071/2009¹, joka koskee pääsyä maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamiseen, ja asetus (EY) N:o 1072/2009², joka koskee pääsyä maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille, (jäljempänä 'asetus (EY) N:o 1071/2009', 'asetus (EY) N:o 1072/2009' tai 'asetukset'), hyväksyttiin osana toimenpidepakettia, jonka tarkoituksena on nykyaikaistaa maantieliikenteen harjoittajan ammattiin ja maantieliikenteen markkinoille pääsyä koskevia sääntöjä.

Asetusten yleistavoitteena on tukea maantieliikenteen sisämarkkinoiden sujuvaa toimintaa, tehokkuutta ja kilpailukykyä.

Asetuksessa (EY) N:o 1071/2009 vahvistetaan säännöt, joita maantieliikenteen harjoittajiksi matkustaja- ja tavaraliikenteessä haluavien yritysten on noudatettava. Siinä vahvistetaan myös tiettyjä säännöksiä, joilla säännellään täytäntöönpanoa ja sen valvontaa jäsenvaltioissa.

Asetuksessa (EY) N:o 1072/2009 vahvistetaan säännökset, joita niiden yritysten on noudatettava, jotka haluavat toimia maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoilla ja muiden jäsenvaltioiden kansallisilla markkinoilla (kabotaasi). Se sisältää säännöksiä asiakirjoista, joita rekisteröintijäsenvaltion on annettava tällaisille yrityksille (yhteisön liikennelupa) ja kolmansista maista tuleville kuljettajille (kuljettajatodistus).

Asetuksista tehtiin jälkiarvointi vuosina 2014–2015³. Sen mukaan asetuksilla onnistuttiin tehokkaasti saavuttamaan vain osittain niiden alkuperäinen tavoite sopivien kilpailuolosuhteiden luomisesta markkinoille. Suurimmat vaikeudet liittyivät säännöissä oleviin puutteisiin ja sääntöjen täytäntöönpanon valvontaan. Tämän REFIT-aloitteen⁴ mukaisen ehdotuksen tavoitteena on korjata näitä puutteita.

• Yhdenmukaisuus muiden alaa koskevien politiikkojen säännösten kanssa

Tämä ehdotus on osa käynnissä olevaa laajempaa maantieliikennelainsäädännön uudelleentarkastelua. Se liittyy tiiviisti muihin maantieliikennettä koskeviin voimassa oleviin säädöksiin, erityisesti tieliikenteen sosiaalilainsäädäntöön (asetus (EY) N:o 561/2006,⁵ direktiivi 2002/15/EY,⁶ direktiivi 2006/22/EY⁷ ja asetus (EU) 165/2014⁸). Siksi tässä ehdotuksessa esitettyä "markkinasääntöjen" täytäntöönpanon valvonnan tehostamista helpotetaan hyödyntämällä jo olemassa olevia synergioita, mikä puolestaan edistää epäsuorasti sosiaalilainsäädännön täytäntöönpanoa.

• Yhdenmukaisuus unionin muiden politiikkojen kanssa

Ehdotuksella edistetään yhtä istuvan komission prioriteeteista, joka on syvempien ja oikeudenmukaisempien sisämarkkinoiden luominen. Ehdotuksen päätavoitteena on parantaa

¹ EUVL L 300, 14.11.2009, s. 51.

² EUVL L 300, 14.11.2009, s. 72.

³ Komissio julkaisi valmisteluasiakirjan, joka sisältää arvioinnin tulokset:

<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/swd20160350.pdf>

⁴ Komission vuoden 2017 työohjelman liitteessä 2 oleva aloite nro 10.

⁵ EUVL L 102, 11.4.2006, s. 1.

⁶ EYVL L 80, 23.3.2002, s. 35.

⁷ EUVL L 102, 11.4.2006, s. 35.

⁸ EUVL L 60, 28.2.2014, s. 1.

edelleen maantieliikenteen sisämarkkinoita tekemällä muutoksia, joilla pyritään poistamaan eroavuuksien syitä ja varmistamaan sääntöjen täytäntöönpanon parempi valvonta.

Ehdotus myötäilee REFIT-tavoitetta parantamalla lainsäädännön vaikuttavuutta ja pienentämällä yrityksiin kohdistuvaa hallinnollista ja sääntelyyn liittyvää rasitetta. Siinä annetaan jäsenvaltioille myös mahdollisuus vähentää tiettyjä sääntöjen täytäntöönpanon valvontaan liittyviä tarpeettomia täytäntöönpanokustannuksia.

2. OIKEUSPERUSTA, TOISSIJAISUUSPERIAATE JA SUHTEELLISUUSPERIAATE

• Oikeusperusta

Asetusten ja ehdotetun muutoksen oikeusperusta on Euroopan unionista tehdyn sopimuksen (SEUT-sopimus) 91 artiklan 1 kohta (entinen 71 artikla). Mainittu artikla antaa oikeusperustan EU:n lainsäädännölle, joka koskee erityisesti i) yhteisiä sääntöjä, joita sovelletaan kansainväliseen liikenteeseen jäsenvaltion alueelle tai sen alueelta taikka yhden tai useamman jäsenvaltion alueen kautta (SEUT-sopimuksen 91 artiklan 1 kohdan a alakohta); ja ii) edellytykset, joilla muut kuin jäsenvaltiossa asuvat liikenteenharjoittajat saavat harjoittaa liikennettä jäsenvaltiossa (SEUT-sopimuksen 91 artiklan 1 kohdan b alakohta).

• Toissijaisuusperiaate

SEUT-sopimuksen 4 artiklan 2 kohdan g alakohdan mukaan EU ja jäsenvaltiot jakavat toimivallan liikennealan sääntelyssä. Voimassa olevia sääntöjä voi kuitenkin muuttaa vain EU:n lainsäätäjä.

Sitä paitsi nykyiset erot jäsenvaltioiden käytännöissä ja täytäntöönpanon valvonnassa esiintyvät heikkoudet haittaavat sisämarkkinoiden toimintaa ja liittyvät olennaisesti puutteisiin yhdenmukaistamisessa, mistä syystä niihin voidaan puuttua tehokkaasti vain unionin tasolla.

• Suhteellisuusperiaate

Kuten vaikutustenarvioinnin 6.3 jaksossa todetaan, tämä toimintaehdotus on oikeasuhteinen todettuihin ongelmiin nähden eikä siinä ylitetä sitä, mikä on tarpeen näiden ongelmien ratkaisemiseksi. Ehdotetuilla toimenpiteillä ei pitäisi olla liian suurta vaikutusta etenkin pk-yrityksiin. Ehdotuksessa keskitytään pääasiassa nykyisen sääntelykehyksen yksinkertaistamiseen ja selkeyttämiseen sekä vankempiin täytäntöönpanovaatimuksiin, eikä siinä aseteta asianomaisille sääntelyllisiä lisävaatimuksia, jotka olisivat epäsuhteisia todettuihin ongelmiin nähden.

• Toimintatavan valinta

Koska muutettavat säädökset ovat asetuksia, muutossäädöksen on periaatteessa oltava samanmuotoinen.

3. JÄLKIARVIOINTIEN, SIDOSRYHMIEN KUULEMISTEN JA VAIKUTUSTEN ARVIOINTIEN TULOKSET

• Jälkiarvioinnit/toimivuustarkastukset

Asetuksille tehtiin jälkiarviointi⁹. Arviointia täydennettiin ulkopuolisen tahon tekemällä tutkimuksella¹⁰.

Sääntöjen täytäntöönpanon valvonnan osalta keskeisimmät havainnot olivat seuraavanlaiset:

- Valvonnan tasot jäsenvaltioissa vaihtelevat erityisesti, mitä tulee ammattiin pääsyn edellytyksenä oleviin pysyvää toimipaikkaa ja hyvää mainetta koskeviin perusteisiin sekä laittomaan kabotaasiliikenteeseen.
- Jäsenvaltioiden (ainakin joidenkin) välisessä yhteistyössä on puutteita etenkin siltä osin, kuin on kyse ammattiin pääsyä koskevan pysyvän ja tosiasiallisen toimipaikan perusteen noudattamisesta.

Muihin sääntöihin liittyviin puutteisiin kuuluu se, että jotkin säännöt eivät ole tarkkoja tiettyjen kysymysten osalta tai ne jättävät mahdollisuuden jäsenvaltioiden yksipuolisille toimenpiteille, mikä on johtanut sisämarkkinoiden toimintaan kielteisesti vaikuttaviin eroihin käytännöissä.

- Pysyvän ja tosiasiallisen toimipaikan määritelmä, muun muassa termi 'varikko', ei ole aukoton. Tämän seurauksena on syntynyt erilaisia käytäntöjä.
- Hyvän maineen palauttamiseen vaadittavan ajanjakson pituutta ei ole määritelty eikä muutenkaan säännelty asetuksessa (EY) N:o 1071/2009, ja tämä ajanjakso vaihtelee suuresti jäsenvaltiosta toiseen.
- Jotkut jäsenvaltiot vetoavat asetuksen (EY) N:o 1071/2009 3 artiklan 2 kohtaan ja asettavat lisäedellytyksiä maanteiden tavaraliikenteen harjoittajan ammattiin pääsulle.
- Kabotaasiliikennettä koskevat säännökset eivät ole yksiselitteisiä tiettyjen seikkojen osalta, mikä on johtanut eroavaisuuksiin jäsenvaltioiden käytännöissä. Jotkut jäsenvaltiot hyväksyvät useita kuormaamisia ja/tai purkamisia yhden kabotaasimatkan aikana, toiset taas eivät.

Asetuksessa (EY) N:o 1071/2009 annetaan jäsenvaltioille mahdollisuus soveltaa omia sääntöjään ajoneuvoihin, joiden sallittu kokonaismassa on enintään 3,5 tonnia (kevyet hyötyajoneuvot), minkä seurauksena samoihin ajoneuvoihin sovelletaan erilaisia vaatimuksia eri jäsenvaltioissa.

• Intressitahojen kuuleminen

Intressitahojen kuulemiset tätä ehdotusta laadittaessa toteutettiin 11. joulukuuta 2002 julkaistussa komission tiedonannossa (COM(2002) 704 final) esitettyjen konsultointiprosessiin sovellettavien vähimmäisvaatimusten mukaisesti.

⁹ Ks. alaviite 3.

¹⁰ <http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2015-12-ex-post-evaluation-regulations-2009r1071-and-2009r1072.pdf>.

Konsultointiprosessiin kuului kahdenlaisia toimia: näkemysten ja tietojen keruuta. Kuulemisessa käytettiin avoimia ja kohdennettuja kuulemismenetelmiä ja erilaisia kuulemisvälineitä.

Avoim kuuleminen: julkinen kuuleminen järjestettiin verkossa 15. kesäkuuta – 15. syyskuuta 2016. Sen päätavoitteena oli i) kerätä lisää tietoa jälkiarvioinnissa todettujen ongelmien olemassaolosta sekä tietoja olemassa oleviksi havaittujen ongelmien määrän selvittämiseksi, ii) selvittää asianosaisten näkemyksiä mahdollisista toimenpiteistä ja iii) arvioida mahdollisten toimenpiteiden odotettua vaikutusta. Komissio sai 175 vastausta. Näistä 23 oli keskisuurilta ja suurilta yrityksiltä (liikenteenharjoittajilta ja rahtaajilta, joilla on ainakin 50 työntekijää), 18 pieniltä yrityksiltä (liikenteenharjoittajilta ja rahtaajilta, joilla on enintään 49 työntekijää), 17 logistisen toimialan edustajilta, 33 maantieliikenteen työntekijöitä edustavilta järjestöiltä, 48 maanteiden liikenteenharjoittajia edustavilta järjestöiltä, 18 kansallisilta viranomaisilta ja alan järjestöiltä ja 18 muilta vastaajilta.

Julkisen kuulemisen yhteydessä saatiin lisäksi 22 kannanottoa eri intressitahoilta, jollaisia ovat esimerkiksi toimialajärjestöt, työntekijäjärjestöt, kansalliset viranomaiset, valvontaelimet, kansalaisjärjestöt ja asiantuntijat.

Kuulemisasiakirjat, saadut vastaukset ja tiivistelmä vastauksista on saatavilla liikenteen ja liikkumisen pääosaston verkkosivulla 'A road transport strategy for Europe' ja komission 'Sinun äänesi Euroopassa' -verkkosivulla¹¹.

Kohdennettu kuuleminen (koostui seuraavista):

- Pk-yrityksille suunnatussa paneelikyselyssä keskityttiin kevyiden hyötyajoneuvojen käyttöä tieliikenteessä koskeviin kysymyksiin ja siihen, minkälaisia vaikutuksia lainsäädäntökehityksen laajentamisella kevyisiin hyötyajoneuvoihin voisi olla. Kyselyyn saatiin yhteensä 17 vastausta, joista seitsemän maanteiden tavaraliikenteen palveluja omilla tai vuokratuilla ajoneuvoilla toisen lukuun tarjoavilta, toiset seitsemän yrityksiltä, jotka käyttävät omia tai vuokrattuja ajoneuvoja omien tavaroidensa kuljettamiseen ('tavaraliikennettä omaan lukuunsa harjoittavat yritykset'), ja loput kahdeksan maanteiden tavaraliikennepalvelujen käyttäjiä.
- Viranomaisille suunnatulla kyselyllä selvitettiin kansallisten viranomaisten näkemyksiä ehdotetuista toimenpiteistä sen suhteen, miten ne uskovat niiden vaikuttavan lainsäädäntökehityksen täytäntöönpanoon ja täytäntöönpanon valvontaan. Lisäksi haluttiin saada tietoja tai arvioita siitä, minkälaisia kustannuksia näistä toimenpiteistä aiheutuisi viranomaisille. Vastauksia saatiin yhteensä 18 kappaletta 16 jäsenvaltiosta¹² ja yksi Euro Contrôle Route -ryhmältä.
- Liikenteenharjoittajille suunnatulla kyselyllä pyrittiin saamaan liikenteenharjoittajilta olennaista tietoa sellaisten toimintojen kustannuksista ja ominaisuuksista, joita voitaisiin käyttää vaikutustenarvioinnissa (perusskenaariossa), sekä heidän näkemyksiään ja arvioitaan harkinnassa olevien toimenpiteiden kustannuksista tai niistä saatavista säästöistä. Tähän kyselyyn vastasi 80 yritystä.
- Intressitahojen puhelinhaastatteluilla (31 kansallista ja kansainvälistä liikennettä harjoittavan yrityksen, niiden toimialajärjestöjen sekä kansallisten viranomaisten

¹¹ Katso <http://ec.europa.eu/transport/node/4817>.

¹² BE, BG, CY, DE, EE, EL, FI, HR, HU, LU, LV, NL, PL, RO, SE, UK.

haastattelua) kerättiin yksityiskohtaisempaa tietoa siitä, mitä mieltä intressitahot ovat suunnitelluista toimenpiteistä, kerättiin tietoja tai arvioita kustannuksista ja siitä, minkälaisia ongelmia ne katsovat kustakin toimenpiteestä mahdollisesti aiheutuvan.

- Jälkiarvioinnin ja tämän aloitteen vaikutustenarvioinnin yhteydessä järjestettiin useita sidosryhmille tarkoitettuja seminaareja, kokouksia ja muita tapahtumia, joihin osallistuvat myös työmarkkinaosapuolet. Komissio puolestaan osallistui useisiin työmarkkinaosapuolten järjestämiin tapahtumiin.

Kuulemisen aikana kerätyt tiedot vahvistivat, että arviointivaiheessa todetut keskeiset ongelmat ovat olemassa ja että toimen päätavoitteet ovat aiheelliset.

Kuulemisen aikana esiin tulleista mahdollisista toimenpiteistä täytäntöönpanon valvonnan vahvistamiseen tähtäviä toimia kannatettiin voimakkaasti.

Kabotaasiliikenteen rajoitusten muutoksiin suhtauduttiin kaksijakoisesti: jotkin intressitahot kannattivat muutoksia kun taas toiset ilmaisivat olevansa niitä vastaan. Korkean palkkatason jäsenvaltiot suosivat ammattiliittojen tukemina yleensä kabotaasia koskevien sääntöjen tiukentamista, kun taas alhaisen palkkatason jäsenvaltiot suosivat useimpien liikenteenharjoittajien järjestöjen tukemina yleensä kabotaasisääntöjen purkamista.

Sellaisten toimenpiteiden hyväksymiseen suhtauduttiin myönteisesti, joiden tarkoituksena olisi lujittaa pysyvän toimipaikan vaatimusta koskevia perusteita. Monien intressitahojen mielestä on tarpeen varmistaa, että vastaavissa säännöissä otetaan huomioon ainoastaan todellinen toiminta sijoittautumisjäsenvaltiossa.

Suurin osa kuulluista intressitahoista suhtautui myönteisesti myös kevyiden hyötyajoneuvojen sisällyttämiseen asetusten soveltamisalaan.

- **Asiantuntijatiedon keruu ja käyttö**

Ulkopuolinen toimeksisaaja oli mukana jälkiarvioinnissa ja vaikutustenarviointiin liittyvässä tutkimuksessa¹³, jotka valmistuivat huhtikuussa 2017.

- **Vaikutustenarviointi**

Ehdotukseen liittyy vaikutustenarviointi, joka on tietyin varauksin saanut sääntelyntarkastelulautakunnalta myönteisen lausunnon. Kuten vaikutustenarvioinnin liitteessä 1 selvitetään, varauksiin vastattiin selostamalla yksityiskohtaisemmin todettujen ongelmien laajuutta ja aloitteen REFIT-luonnetta, tarkentamalla toimintavaihtoehtojen rakenteen perusteita ja selventämällä tämän ehdotuksen ja tieliikenteen sosiaalilainsäädäntöä koskevan aloitteen välistä vuorovaikutusta.

Tarkasteltuihin neljään toimenpidepakettiin sisältyy enemmän sääntelytoimia, minkä vuoksi myös niiden odotettujen vaikutusten oletetaan olevan suuremmat. Ensimmäisen toimenpidepaketin keskiössä on lainsäädäntökehyksen selkeyttäminen. Toisen paketin keskiössä on taasen täytäntöönpanon valvonnan vahvistaminen. Kolmannessa keskitytään merkittäviin sääntömuutoksiin, erityisesti kabotaasiin ja pysyvän toimipaikan osalta, kahden edellisen paketin toimenpiteiden lisäksi. Neljäs paketti sisältää kevyiden hyötyajoneuvojen sisällyttämisen asetusten soveltamisalaan.

Parhaaksi arvioitu vaihtoehto on kolmannen ja neljännen toimenpidepaketin yhdistelmä, johon sisältyy muutoksia kabotaasisääntöihin ja pysyvää toimipaikkaa koskeviin säännöksiin ja jossa asetukset (EY) N:o 1071/2009 laajennetaan osittain kattamaan kevyet hyötyajoneuvot.

¹³ Ks. alaviite 10.

Se on kaiken kaikkiaan tehokkain vaihtoehto, ja yrityksille arvioidaan sen avulla syntyvän säästöjä 2,7–5,2 miljardia euroa EU:n 28 jäsenvaltiossa vuosina 2020–2035. Kabotaasiliikenteen sääntöjen rikkomisten odotetaan vähentyvän 62 prosentilla ja postilaatikkoyritysten perustamisen riskin vähenevän noin 10 prosentilla, minkä odotetaan vaikuttavan myönteisesti työoloihin. Kevyiden hyötyajoneuvojen kuljettajien ammattimaisuuden uskotaan myös kehittyvän. Parhaaksi arvioidusta vaihtoehdosta aiheutuu kuitenkin EU:n 28 jäsenvaltion kansallisille viranomaisille 65–166 miljoonaa euroa täytäntöönpanoon ja täytäntöönpanon valvontaan liittyviä lisäkustannuksia vuosina 2020–2035. Asetuksen (EY) N:o 1071/2009 osittainen soveltaminen kevyisiin hyötyajoneuvoihin lisää myös yrityksille säännösten noudattamisesta aiheutuvia toimintakustannuksia noin 4–10 prosenttia.

Ehdotus on vaikutustenarvioinnissa parhaaksi arvioidun vaihtoehdon mukainen.

- **Sääntelyn toimivuus ja yksinkertaistaminen**

Ehdotuksella edistetään vaikuttavuuden parantamista ja yrityksiin kohdistuvan sääntelyrasitteen vähentämistä koskevaa REFIT-tavoitetta. Tämä perustuu pääasiassa siihen, että kansallisten täytäntöönpanon valvontaviranomaisten on vastedes hyväksyttävä sähköiset kuljetusasiakirjat kansainvälisessä liikenteessä ja ammattiin pääsyä koskevista säännöistä tulee ehdotuksen myötä selkeämpiä ja yhdenmukaisempia. Julkisviranomaisille täytäntöönpanon valvonnasta aiheutuvien kustannusten odotetaan kasvavan mutta kuitenkin vähemmän kuin yrityksille syntyvien säästöjen, ja joka tapauksessa kustannusten kasvu on perusteltavissa kilpailuedellytysten parantumisella, kun kabotaasisääntöjen rikkominen vähenee, postilaatikkoyrityksiä perustetaan vähemmän ja kuljetusalan työntekijöiden työolot paranevat.

- **Perusoikeudet**

Ehdotuksessa kunnioitetaan perusoikeuksia ja otetaan huomioon erityisesti Euroopan unionin perusoikeuskirjassa tunnustetut periaatteet. Ehdotus on perusoikeuskirjan 8 artiklan mukainen etenkin sen suhteen, että siinä säädetään kansallisiin sähköisiin kuljetusyrittäjärekistereihin sisällytettävistä ja kansallisten viranomaisten käsittelyyn tulevista lisätiedoista, sillä nämä tiedot ovat tarpeen, jotta asetusten säännösten täytäntöönpanoa voidaan paremmin valvoa kansallisesti ja rajojen yli.

4. TALOUSARVIOVAIKUTUKSET

Ehdotuksella ei ole vaikutuksia EU:n talousarvioon.

5. LISÄTIEDOT

- **Täytäntöönpanosuunnitelmat, seuranta, arviointi ja raportointijärjestelyt**

Tietoja kevyiden hyötyajoneuvojen käytöstä toisen lukuun kansallisessa ja kansainvälisessä liikenteessä olisi saatava lisää. Tähän tarvitaan tarkkaa seuranta ja tiedonkeruuta asiaa koskevien markkinasuuntausten selvittämiseksi. Tätä varten tietoja on kerättävä kansallisella tasolla ja jäsenvaltioiden on raportoitava niistä. Seuranta olisi aloitettava välittömästi asetusten voimaantulon jälkeen.

- **Ehdotukseen sisältyvien säännösten yksityiskohtaiset selitykset**

Ehdotuksen pääkohdat ovat seuraavat:

Asetus (EY) N:o 1071/2009

1 artikla – Kohde ja soveltamisala

Asetuksen 1 artiklan 4 kohdan a alakohdassa maanteiden tavaraliikenteen harjoittajan ammattia yksinomaan kevyillä hyötyajoneuvoilla harjoittavat suljetaan nykyisellään asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle, elleivät jäsenvaltiot muuta säädä (ks. johdantovirke). Jotta kevyiden hyötyajoneuvojen alalla voidaan varmistaa ammattimaisuuden vähimmäistaso yhteisillä säännöillä ja lähentää siten kilpailuedellytyksiä toimijoiden välillä, tämä säännös ehdotetaan poistettavan ja myös tälle toimijaluokalle ehdotetaan joitakin pakollisia sääntöjä.

Sen vuoksi asetukseen ehdotetaan lisättävän uusi 6 kohta, jossa maanteiden tavaraliikenteen harjoittajan ammattia yksinomaan kevyillä hyötyajoneuvoilla harjoittavat suljetaan joidenkin, muttei kaikkien, asetuksen vaatimusten soveltamisen ulkopuolelle. Näihin vaatimuksiin liittyviä vaatimuksia liikenteestä vastaavasta henkilöstä, hyvästä maineesta, ammattipätevyydestä ja velvoitteista ei ehdoteta pakollisina vaatimuksina, vaan jäsenvaltioilla olisi edelleen mahdollisuus soveltaa niitä kuten tähänkin asti. Sen sijaan tosiasiallista ja pysyvää toimipaikkaa sekä asianmukaista vakavaraisuutta koskevia vaatimuksia ehdotetaan sovellettavan tällaisiin liikenteenharjoittajiin kaikissa jäsenvaltioissa. Tämän myötä eroavaisuudet jäsenvaltioiden välillä vähenisivät.

3 artikla – Maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamista koskevat vaatimukset

Ehdotuksessa poistetaan 2 kohta, jossa nykyisellään annetaan lupa asettaa 3 artiklan 1 kohdassa vahvistettujen neljän edellytyksen ohella lisävaatimuksia, jotka liikenteenharjoittajan on täytettävä saadakseen luvan harjoittaa maantieliikennettä. Tämä mahdollisuus on johtanut eroihin ammattiin pääsyn edellytyksissä. Koska tämä mahdollisuus ei ole osoittautunut välttämättömäksi, siitä olisi luovuttava.

5 artikla – Sijoittautumisvaatimukseen liittyvät edellytykset

Asetuksen 5 artiklan ilmaisuja ehdotetaan selkeytettävän sen varmistamiseksi, että johonkin jäsenvaltioon sijoittautuneilla yrityksillä on tosiasiallista ja jatkuvaa toimintaa siellä. Tarkemmin sanottuna ehdotetaan seuraavaa: a alakohtaan lisätään viittaus kaupallisiin sopimuksiin ja työsopimuksiin, jotka olisi näin myös säilytettävä sijoittautumisjäsenvaltiossa sijaitsevilla tiloilla; c alakohta jaetaan c ja d alakohdaksi, jotta hallinnollinen ja kaupallinen toiminta voidaan erottaa paremmin ajoneuvoihin liittyvästä toiminnasta; lisätään e alakohta, jossa yritykset velvoitetaan pitämään hallussaan varoja ja työllistämään henkilöstöä sijoittautumisjäsenvaltiossa yrityksen toimintaan suhteutetusti.

6 artikla – Hyvämaineisuutta koskevaan vaatimukseen liittyvät edellytykset

Asetuksen 6 artiklaan ehdotetaan useita muutoksia, joilla selkeytetään ja yhdenmukaistetaan entistä enemmän hyvän maineen arvioimista ja laajennetaan hyvän maineen menettämiseen johtavien rikkomusten luetteloa. Tarkemmin sanottuna ehdotetaan seuraavaa:

Artiklan 1 kohta muutetaan, jotta niiden henkilöiden luokat, joiden käyttäytyminen olisi otettava huomioon yrityksen hyvämaineisuutta arvioitaessa, saadaan paremmin rajattua. Kolmannen alakohdan a alakohtaan lisätään vii alakohta, jotta vakavat kansallisten verosääntöjen rikkomiset otetaan huomioon arvioitaessa liikenteestä vastaavan henkilön tai kuljetusyrityksen hyvämaineisuutta. Kolmannen alakohdan b alakohtaan lisätään xi ja xii alakohta, jotta vakavat työntekijöiden lähettämisestä koskevien EU:n sääntöjen ja sopimusvelvoitteisiin sovellettavan lainsäädännön rikkomiset otetaan huomioon arvioitaessa liikenteestä vastaavan henkilön tai kuljetusyrityksen hyvämaineisuutta. Asetuksen 6 artiklan 2 kohta muutetaan sen hallinnollisen menettelyn täsmentämiseksi, jota sijoittautumisjäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen on noudatettava määrittääkseen, onko

kansallisia ja EU:n sääntöjä vakavasti rikkonut kuljetusyritys tai liikenteestä vastaava henkilö menettänyt hyvän maineensa. Entinen 6 artiklan 2 kohdan b alakohta korvataan uudella 2 a kohdalla, jossa täsmennetään, että komissiolle siirretään valta antaa delegoituja säädöksiä, joissa vahvistetaan ne unionin sääntöjen rikkomukset, jotka voivat liitteessä IV vahvistettujen rikkomusten lisäksi johtaa hyvän maineen menetykseen. Tässä yhteydessä ehdotetaan, että komissiolle annetaan valta määrittää rikkomusten vakavuusaste myös sen mukaan, voivatko ne haitata kilpailua (tämä koskee etenkin kabotaasisääntöjä). Työoloja mahdollisesti heikentäviä rikkomuksia, jotka vaikuttavat myös kilpailuun, olisi kohdeltava samoin.¹⁴

7 artikla – Vakavaraisuusvaatimukseen liittyvät edellytykset

Artiklan 1 kohtaa ehdotetaan muutettavan niin, että siinä säädetään erityisistä, vähemmän vaativista edellytyksistä, jotka liikennettä yksinomaan kevyillä hyötyajoneuvoilla harjoittavien on täytettävä. Artiklan 2 kohdassa ehdotetaan selkeytettävän sitä, millä keinoin yritykset voivat osoittaa vakavaraisuutensa ilman varmennettua tilinpäätöstä, jotta täytäntöönpanon valvojat voivat arvioida tämän perusteen täyttymisen etenkin sellaisten uusien yritysten osalta, joilla ei vielä ole varmennettuja tilinpäätöksiä.

13 artikla – Lupien määräaikaista tai pysyvää peruuttamista koskeva menettely

Asetuksen 13 artiklan 1 kohdan c alakohtaan ehdotetulla muutoksella selvennetään toimivaltaisten viranomaisten roolia silloin, kun yritykset eivät enää täytä vakavaraisuutta koskevaa vaatimusta. Yrityksen on asetetussa määräajassa osoitettava, että se täyttää vaatimuksen jälleen tyydyttävästi (eikä ainoastaan, että se täyttää vaatimuksen tulevaisuudessa).

14 artikla – Liikenteestä vastaavan henkilön julistaminen ammattiin soveltumattomaksi

Ehdotuksessa täsmennetään, että toimivaltainen viranomainen voi palauttaa hyvän maineensa menettäneen liikenteestä vastaavan henkilön maineen vasta vuoden kuluttua siitä, kun hyvä maine menetettiin (ks. uusi 1 kohtaan lisätty alakohta). Tavoitteena on välttää suuria eroja jäsenvaltioiden kesken tältä osin.

16 artikla – Kansalliset sähköiset rekisterit

Artiklan 2 kohtaan ehdotetaan lisättävän tietoja, jotka myös on sisällytettävä kansallisiin sähköisiin rekistereihin. Näin ammattiin pääsyä koskevien sääntöjen täytäntöönpanon valvonta helpottuu.

18 artikla – Jäsenvaltioiden välinen hallinnollinen yhteistyö

Ehdotuksessa täsmennetään entisestään jäsenvaltioiden välisen yhteistyön ehtoja. Erityisesti ehdotetaan, että jäsenvaltioille asetetaan enimmäisaika, jonka kuluessa niiden on vastattava toisten jäsenvaltioiden pyyntöihin, ja että jäsenvaltiot velvoitetaan tekemään tarkastuksia, jotka kohdistetaan niiden alueelle sijoittautuneiden yritysten sijoittautumista koskevien perusteiden noudattamiseen muiden jäsenvaltioiden esittämien todisteiden perusteella.

26 artikla – Kertomukset

Ehdotuksen mukaan jäsenvaltioiden olisi raportoitava komissiolle niiden alueella toimivien kevyillä hyötyajoneuvoilla liikennettä harjoittavien toiminnasta (uusi 3 kohta). Tämän artiklan uuden 4 kohdan luonnoksen mukaan komissio antaa Euroopan parlamentille ja neuvostolle vuoden 2024 loppuun mennessä kertomuksen kevyillä hyötyajoneuvolla maantieliikennettä kansallisesti ja kansainvälisesti harjoittavista ja arvioi sen perusteella, onko tarpeen ehdottaa lisätoimenpiteitä.

¹⁴ Säilytetään komission mahdollisuus määritellä rikkomusten vakavuusaste sen perusteella, miten todennäköisesti ne aiheuttavat kuoleman tai vakavan vammautumisen vaaran.

Liite IV – 6 artiklan 2 kohdan a alakohdassa tarkoitettut vakavimmat rikkomukset

Liitteen 1 kohdan b alakohtaa muutetaan, jotta se olisi johdonmukainen tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta annetun asetuksen (EY) N:o 561/2006¹⁵ kanssa. Samalla poistetaan täytäntöönpanoon liittyvää oikeudellista epävarmuutta.

Asetus (EY) N:o 1072/2009

1 artikla – Soveltamisala

Ehdotuksessa 1 a kohtaan lisätään uusi alakohta sen selkeyttämiseksi, että tyhjiä konttien tai kuormalavojen kuljetusta on pidettävä toisen lukuun harjoitettavana liikenteenä ainoastaan siinä tapauksessa, että siitä on tehty kuljetussopimus vastaanottajan ja lähettäjän välillä.

2 artikla – Määritelmät

Artiklan 6 kohtaa muutetaan sen selventämiseksi, että kabotaasikuljetukseen voi liittyä useita kuormaamispaikkoja, useita purkamispaikkoja tai useita kuormaamis- ja purkamispaikkoja.

8 artikla – Kabotaasi – Yleinen periaate

Esitetyt muutokset ovat seuraavat:

Artiklan 2 kohdasta poistetaan niiden kabotaasimatkojen enimmäismäärä, joita saa tehdä vastaanottavassa jäsenvaltiossa kansainvälisen kuljetuksen jälkeen. Sen sijaan vähennetään niiden päivien enimmäismäärää, joita tällaisiin kabotaasimatkoihin saa kulua. Vaikutustenarvioinnin mukaan nämä muutokset helpottavat sääntöjen täytäntöönpanon valvontaa. Artiklan 3 kohdassa oleva vaatimus todisteiden esittämisestä kustakin kabotaasimatkasta poistetaan, koska siitä tulee tarpeeton 2 kohdan muuttamisen seurauksena. Uuden 4 a kohdan luonnoksessa täsmennetään, että todisteet kabotaasirajoitusten noudattamisesta on esitettävä tienvarsitarkastusten aikana ja mahdollisuuksien mukaan sähköisesti. Tällä yksinkertaistetaan menettelyjä ja poistetaan oikeudellista epävarmuutta todisteiden esittämisaikojen suhteen.

10 artikla – Turvamenettely

Ehdotuksessa 10 artiklan 3 kohta muutetaan asiaankuuluvaa komiteamenettelyä koskevan viittauksen päivittämiseksi 15 artiklan ehdotetun poiston jälkeen.

10 a artikla – Kabotaasi – Tarkastusjärjestelmät

Asetukseen lisätään 10 a artikla, jossa jäsenvaltioiden edellytetään tekevän vähimmäismäärä kabotaasisäännösten noudattamista koskevia tarkastuksia (2 prosenttia kabotaasiliikenteestä 1. tammikuuta 2020 alkaen ja 3 prosenttia 1. tammikuuta 2022 alkaen). Lisäksi siinä edellytetään, että jäsenvaltiot suorittavat vähimmäismäärän asetuksen kabotaasisäännöksiä koskevia yhteisiä tienvarsitarkastuksia vuosittain (3 kpl).

14 a artikla – Vastuut

Ehdotuksessa täsmennetään, että rahtaajille ja huolitsijoille on määrättävä seuraamuksia, jos ne tietoisesti käyttävät liikennepalveluja, joihin liittyy asetuksen säännösten rikkomista.

17 artikla – Raportointi

Artiklan 1 ja 2 kohta ehdotetaan muutettavan niin, että täsmennetään päivämäärä, johon mennessä jäsenvaltioiden on annettava komissiolle tiedoksi edellisen kalenterivuoden aikana myönnettyjen yhteisön liikennelupien, niiden oikeiksi todistettujen jäljennösten ja kuljettajatodistusten lukumäärä (seuraavan vuoden tammikuun 31 päivään mennessä).

¹⁵ Ks. alaviite 5.

Uudessa 3 kohdassa edellytetään, että jäsenvaltiot ilmoittavat komissiolle edellisen vuoden aikana tehtyjen kabotaasitarkastusten määrän.

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS**asetuksen (EY) N:o 1071/2009 ja asetuksen (EY) N:o 1072/2009 muuttamisesta niiden mukauttamiseksi alan kehitykseen**

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 91 artiklan 1 kohdan,

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sen jälkeen, kun esitys lainsäätämisjärjestyksessä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon¹⁶,ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon¹⁷,

noudattavat tavallista lainsäätämisjärjestystä,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Asetusten (EY) N:o 1071/2009¹⁸ ja (EY) N:o 1072/2009¹⁹ täytäntöönpanosta saadun kokemuksen mukaan näiden asetusten säännöksissä vahvistettuja sääntöjä olisi parannettava monelta osin.
- (2) Ellei kansallisessa lainsäädännössä toisin säädetä, maanteiden tavaraliikenteen harjoittajan ammattiin pääsyä koskevia sääntöjä ei nykyisellään sovelleta yrityksiin, jotka harjoittavat maanteiden tavaraliikenteen harjoittajan ammattia yksinomaan sellaisilla moottoriajoneuvoilla tai ajoneuvoyhdistelmillä, joiden sallittu kokonaismassa on enintään 3,5 tonnia. Sekä kansallista että kansainvälistä liikennettä harjoittavien tällaisten yritysten määrä on ollut kasvussa. Tästä syystä useat jäsenvaltiot ovat päättäneet soveltaa asetuksessa (EY) N:o 1071/2009 vahvistettuja, maanteiden tavaraliikenteen harjoittajan ammattiin pääsyä koskevia sääntöjä näihin yrityksiin. Tämä säännös olisi poistettava, jotta ajoneuvoilla, joiden sallittu kokonaismassa on enintään 3,5 tonnia, harjoitettavan liikenteen alalla voidaan varmistaa ammattimaisuuden vähimmäistaso yhteisillä säännöillä ja lähentää siten

¹⁶ EUVL C , , s. .¹⁷ EUVL C , , s. .¹⁸ Asetus (EY) N:o 1071/2009 maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamisen edellytyksiä koskevista yhteisistä säännöistä ja neuvoston direktiivin 96/26/EY kumoamisesta (EUVL L 300, 14.11.2009, s. 51).¹⁹ Asetus (EY) N:o 1072/2009 maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä (EUVL L 300, 14.11.2009, s. 72).

kilpailuedellytyksiä toimijoiden välillä, kun taas tosiasiallista ja pysyvää toimipaikkaa sekä asianmukaista vakavaraisuutta koskevat vaatimukset olisi tehtävä pakollisiksi.

- (3) Jäsenvaltiot voivat nykyisellään asettaa maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittajaksi pääsyyllä asetuksessa (EY) N:o 1071/2009 asetuksessa täsmennettyjen vaatimusten lisäksi muitakin vaatimuksia. Tämä mahdollisuus ei ole osoittautunut välttämättömäksi, ja se on johtanut eroihin ammattiin pääsyn edellytyksissä. Sen vuoksi siitä olisi luovuttava.
- (4) On tarpeen varmistaa, että johonkin jäsenvaltioon sijoittautuneet maantieliikenteen harjoittajat ovat tosiasiallisesti ja jatkuvasti läsnä kyseisessä jäsenvaltiossa ja harjoittavat toimintaansa sieltä käsin. Tästä syystä ja kokemuksen perusteella on tarpeen selkeyttää tosiasiallista ja pysyvää toimipaikkaa koskevia säännöksiä.
- (5) Sikäli kun ammattiin pääsy riippuu asianomaisen yrityksen hyvästä maineesta, on tarpeen antaa selvennyksiä henkilöistä, joiden käyttäytyminen on otettava huomioon, sekä hallinnollisista menettelyistä, joita on noudatettava, ja ajasta, joka hyvän maineensa menettäneen liikenteestä vastaavan henkilön on odotettava, ennen kuin hänen maineensa voidaan palauttaa.
- (6) Koska kansallisten verosääntöjen vakavat rikkomiset voivat merkittävästi haitata tasapuolisen kilpailun edellytyksiä maanteiden tavaraliikenteen alalla, tällaiset rikkomukset olisi lisättävä hyvän maineen arvioimisen kannalta merkityksellisiin seikkoihin.
- (7) Koska työntekijöiden lähettämistä koskevien EU:n sääntöjen ja sopimusvelvoitteisiin sovellettavan lainsäädännön vakavilla rikkomisilla voi olla merkittävä vaikutus maanteiden tavaraliikenteen alaan sekä työntekijöiden sosiaaliseen suojeluun, tällaiset rikkomukset olisi lisättävä hyvän maineen arvioimisen kannalta merkityksellisiin seikkoihin.
- (8) Kun otetaan huomioon, kuinka tärkeää on, että kilpailu markkinoilla on tasapuolista, asiaa koskevien unionin sääntöjen rikkomiset olisi otettava huomioon arvioitaessa liikenteestä vastaavien henkilöiden ja kuljetusyritysten hyvää mainetta. Lisäksi olisi selkeytettävä, että komissiolla on valta määritellä asianomaisten rikkomusten vakavuusaste.
- (9) Kansallisilla toimivaltaisilla viranomaisilla on ollut vaikeuksia määrittää asiakirjat, joita kuljetusyritykset voivat esittää vakavaraisuutensa todistamiseksi, varsinkin silloin kun varmennettua tilinpäätöstä ei ole. Vakavaraisuuden todistamiseen vaadittavia todisteita koskevia sääntöjä olisi selkeytettävä.
- (10) Yrityksille, jotka harjoittavat maanteiden tavaraliikenteen harjoittajan ammattia yksinomaan sellaisilla moottoriajoneuvoilla tai ajoneuvoyhdistelmillä, joiden sallittu kokonaismassa on enintään 3,5 tonnia, olisi asetettava vakavaraisuuden vähimmäistaso sen varmistamiseksi, että niillä on riittävät varat harjoittaa liikennettä vakaalta ja pitkäaikaiselta pohjalta. Koska tällainen toiminta on kuitenkin yleensä laajuudeltaan rajoitettua, sitä koskevien vaatimusten olisi oltava vähemmän vaativia kuin vaatimukset, joita sovelletaan toimijoihin, jotka harjoittavat toimintaansa mainitun rajan ylittävillä ajoneuvoilla tai ajoneuvoyhdistelmillä.
- (11) Liikenteenharjoittajista kansallisissa sähköisissä rekistereissä olevien tietojen olisi oltava mahdollisimman täydellisiä, jotta asianomaisten sääntöjen täytäntöönpanon valvonnasta vastaavat kansalliset viranomaiset saavat riittävän kuvan tarkastuksen kohteena olevista liikenteenharjoittajista. Erityisesti ne tiedot, jotka koskevat liikenteenharjoittajan käytössä olevien ajoneuvojen rekisterinumeroita, palkattujen

työntekijöiden määrää, riskiluokitusta ja rahoitusasemaa, helpottavat asetusten (EY) N:o 1071/2009 ja (EY) N:o 1072/2009 säännösten täytäntöönpanon kansallisesti ja rajojen yli tapahtuvaa valvontaa. Sen vuoksi kansallista sähköistä rekisteriä koskevia sääntöjä olisi muutettava.

- (12) Asetuksen (EY) N:o 1071/2009 liitteessä IV säädetyin vuorokautisen ajoaika rajoituksen ylittämistä koskevan vakavimman rikkomuksen määritelmä ei vastaa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 561/2006²⁰ asiaa koskevaa säännöstä. Tämä epäjohtamukaisuus aiheuttaa epävarmuutta ja toisistaan eroavia käytäntöjä kansallisten viranomaisien keskuudessa, mikä johtaa ongelmiin kyseisten sääntöjen täytäntöönpanon valvonnassa. Määritelmää olisi siksi selkeytettävä näiden kahden asetuksen välisen johtamukaisuuden varmistamiseksi.
- (13) Muun kuin jäsenvaltiosta peräisin olevan liikenteenharjoittajan vastaanottavassa jäsenvaltiossa tilapäisesti harjoittamaa kansallista liikennettä ('kabotaasi') koskevien sääntöjen olisi oltava selkeitä ja yksinkertaisia ja niiden täytäntöönpanon valvonnan helppoa, ja samalla olisi säilytettävä tähän mennessä saavutettu taso sääntöjen purkamisessa.
- (14) Tätä tarkoitusta varten sekä tarkastusten helpottamiseksi ja epävarmuuden poistamiseksi kansainvälisten kuljetusten jälkeisten kabotaasimatkojen lukumäärää koskeva rajoitus olisi poistettava ja vähennettävä sen sijaan tällaisiin matkoihin käytettävissä olevien päivien lukumäärää.
- (15) Olisi selkeytettävä, millä tavoin maantieliikenteen harjoittajat voivat osoittaa kabotaasiliiikennettä koskevien sääntöjen noudattamisen. Sähköisten kuljetustietojen käyttö ja toimittaminen olisi tunnustettava sellaisiksi tavoiksi, jolloin asianmukaisten todisteiden toimittaminen ja niiden käsittely toimivaltaisessa viranomaisessa yksinkertaistuvat. Tiedot olisi toimitettava sellaisessa muodossa, jolla varmistetaan tietojen luotettavuus ja aitous. Koska kuljetuksessa ja logistiikassa käytetään yhä enemmän tehokasta sähköistä tiedonvaihtoa, on tärkeä varmistaa johtamukaisuus sääntelykehysten sekä hallinnollisten menettelyjen yksinkertaistamista koskevien sääntöjen välillä.
- (16) Kuljetusyrityksiä sitovat kansainvälisiä kuljetuksia koskevat säännöt, joiden rikkomisesta on niille seurauksia. Kuljetuspalveluja maantieliikenteen tavaraliikenteen harjoittajilta sopimussuhteisesti hankkivien yritysten väärinkäytösten estämiseksi jäsenvaltioiden olisi kuitenkin säädettävä myös rahtaajille ja huolitsijoille määrättävistä seuraamuksista silloin, jos ne tietoisesti tilaavat kuljetuspalveluja, joihin liittyy asetuksen (EY) N:o 1072/2009 säännösten rikkomista.
- (17) Koska tässä asetuksessa tehdään yhdenmukaistusta tietyillä aloilla, joita ei vielä ole yhdenmukaistettu unionin lainsäädännössä, erityisesti kevyillä hyötyajoneuvoilla harjoitettavan kuljetuksen ja täytäntöönpanon valvontakäytäntöjen osalta, asetuksen tavoitteita eli kilpailuolosuhteiden lähentämistä ja täytäntöönpanon valvonnan parantamista ei voida saavuttaa riittävästi jäsenvaltioiden tasolla vaan näiden tavoitteiden luonteen ja maantieliikenteen rajat ylittävän luonteen vuoksi ne voidaan saavuttaa paremmin unionin tasolla. Unioni voi sen vuoksi toteuttaa toimenpiteitä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun

²⁰ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 561/2006, annettu 15 päivänä maaliskuuta 2006, tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta ja neuvoston asetusten (ETY) N:o 3821/85 ja (EY) N:o 2135/98 muuttamisesta sekä neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3820/85 kumoamisesta (EUVL L 102, 11.4.2006, s. 1).

suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä asetuksessa ei ylitetä sitä, mikä on näiden tavoitteiden saavuttamiseksi tarpeen.

- (18) Jotta markkinoiden kehitys ja tekninen edistys voidaan ottaa huomioon, komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan (mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia säädöksiä, joilla muutetaan asetuksen (EY) N:o 1071/2009 liitteitä I, II ja III, täydennetään mainittua asetusta laatimalla luettelo sellaisten vakavien rikkomusten luokista, tyypeistä ja vakavuusasteista, jotka saman asetuksen liitteessä IV vahvistettujen rikkomusten lisäksi voivat johtaa hyvän maineen menetykseen, sekä muutetaan asetuksen (EY) N:o 1072/2009 liitteitä I, II ja III. On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla, ja että nämä kuulemiset toteutetaan paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa²¹ vahvistettujen periaatteiden mukaisesti. Jotta voitaisiin erityisesti varmistaa tasavertainen osallistuminen delegoitujen säädösten valmisteluun, Euroopan parlamentille ja neuvostolle olisi toimitettava kaikki asiakirjat samaan aikaan kuin jäsenvaltioiden asiantuntijoille, ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asiantuntijoilla olisi järjestelmällisesti oltava oikeus osallistua komission asiantuntijaryhmien kokouksiin, joissa valmistellaan delegoituja säädöksiä.
- (19) Sen vuoksi asetusta (EY) N:o 1071/2009 ja asetusta (EY) N:o 1072/2009 olisi muutettava,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Muutetaan asetus (EY) N:o 1071/2009 seuraavasti:

- 1) Muutetaan 1 artikla seuraavasti:
- a) Muutetaan 4 kohta seuraavasti:
- i) poistetaan a alakohta;
- ii) korvataan b alakohta seuraavasti:
- ”b) yrityksiin, jotka harjoittavat ainoastaan ei-kaupallista maanteiden henkilöliikennettä tai joiden pääasiallinen toiminta on muu kuin maanteiden henkilöliikenteen harjoittaminen.
- Ainoastaan ei-kaupalliseksi kuljetukseksi katsotaan kaikenlainen maanteillä tapahtuva kuljetus, josta ei makseta korvausta ja joka ei tuota tuloja, kuten henkilökuljetus hyväntekeväisyystarkoituksessa tai puhdas yksityiskäyttö;”
- b) Lisätään 6 kohta seuraavasti:
- ”6. Yrityksiin, jotka harjoittavat maanteiden tavaraliikenteen harjoittajan ammattia yksinomaan sellaisilla moottoriajoneuvoilla tai ajoneuvoyhdistelmillä, joiden sallittu kokonaismassa on enintään 3,5 tonnia, ei sovelleta 3 artiklan 1 kohdan b ja d alakohtaa eikä 4, 6, 8, 9, 14, 19 ja 21 artiklaa.
- Jäsenvaltiot voivat kuitenkin

²¹ EUVL L 123, 12.5.2016, s. 1.

- a) vaatia näitä yrityksiä soveltamaan joitakin ensimmäisessä alakohdassa tarkoitetuista säännöksistä tai niitä kaikkia;
 - b) alentaa ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettua rajaa joidenkin tai kaikkien maantiekuljetusluokkien osalta.”
- 2) Poistetaan 3 artiklan 2 kohta;
- 3) Muutetaan 5 artikla seuraavasti:
- a) korvataan a alakohta seuraavasti:

”a) yrityksellä on tilat, joissa se säilyttää yrityksen keskeisiä asiakirjoja, erityisesti sen kaupallisia sopimuksia, kirjanpitoon ja henkilöstöhallintoon liittyviä asiakirjoja, työsopimuksia, ajo- ja lepoaikoja koskevia tietoja sisältäviä asiakirjoja sekä muita asiakirjoja, jotka toimivaltaisen viranomaisen on voitava saada käyttöönsä tarkistaakseen tässä asetuksessa säädettyjen edellytysten noudattamisen.”
 - b) korvataan c alakohta seuraavasti:

”c) yrityksen on hoidettava tosiasiallisesti ja yhtäjaksoisesti hallinnollista ja kaupallista toimintaansa niin, että sillä on asianmukaiset hallinnolliset välineet ja toimitilat kyseisessä jäsenvaltiossa sijaitsevilla tiloilla.”
 - c) lisätään d alakohta seuraavasti:

”d) yrityksen on hallinnoitava b alakohdassa tarkoitetuilla ajoneuvoilla harjoitettavaa liikennettä kyseisessä jäsenvaltiossa sijaitsevilla asianmukaisilla teknisillä välineillä;”
 - d) lisätään e alakohta seuraavasti:

”e) yrityksellä on oltava varoja ja palkattua henkilökuntaa oikeassa suhteessa sen toimipaikan toimintaan nähden.”
- 4) Muutetaan 6 artikla seuraavasti:
- a) Muutetaan 1 kohta seuraavasti:
 - i) korvataan toinen alakohta seuraavasti:

”Ratkaistessaan, onko yritys täyttänyt hyvämaineisuutta koskevan vaatimuksen, jäsenvaltioiden on otettava huomioon yrityksen, sen liikenteestä vastaavien henkilöiden, toimitusjohtajien, yhtiöiden osalta vastuunalaisten yhtiömiesten, muiden oikeudellisten edustajien ja muiden mahdollisten jäsenvaltion päättämällä tavalla asiaankuuluvien henkilöiden käyttäytyminen. Tässä artiklassa olevat viittaukset tuomioihin, seuraamuksiin tai rikkomuksiin käsittävät itse yritykselle, sen liikenteestä vastaaville henkilöille, toimitusjohtajille, yhtiöiden osalta vastuunalaisille yhtiömiehille, muille oikeudellisille edustajille ja muille mahdollisille jäsenvaltion päättämällä tavalla asiaankuuluville henkilöille annetut tuomiot, heille määrätty seuraamukset tai heidän tekemänsä rikkomukset.”
 - ii) lisätään kolmannen alakohdan a alakohtaan vii alakohta seuraavasti:

”vii) verolainsäädäntö.”
 - iii) lisätään kolmannen alakohdan b alakohtaan xi ja xii alakohta seuraavasti:

”xi) työntekijöiden lähettäminen;

xii) sopimusvelvoitteisiin sovellettava laki.”

b) Korvataan 2 kohta seuraavasti:

”2. Edellä 1 kohdan kolmannen alakohdan b alakohdan soveltamiseksi, kun liikenteestä vastaava henkilö tai kuljetusyritys on yhdessä tai useammassa jäsenvaltiossa tuomittu taikka hänelle tai sille on määrätty seuraamuksia jostain liitteessä IV vahvistetuista unionin sääntöjen vakavimmista rikkomuksista, sijoittautumisjäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen on toteutettava ja saatettava päätökseen sopivalla tavalla ja viipymättä hallinnollinen menettely, johon sisältyy tarvittaessa tarkastus asianomaisen yrityksen tiloissa.

Tapauksen mukaan liikenteestä vastaavalle henkilölle tai kuljetusyrityksen muille oikeudellisille edustajille on hallinnollisen menettelyn aikana annettava oikeus esittää perustelunsa ja selityksensä.

Hallinnollisen menettelyn aikana toimivaltainen viranomainen arvioi, olisiko hyvämaineisuuden menetys asianomaisessa tapauksessa suhteeton toimi, kun otetaan huomioon erityisolosuhteet. Toimivaltaisen viranomaisen on kyseisessä arvioinnissa otettava huomioon niiden 1 kohdan kolmannessa alakohdassa tarkoitettujen kansallisten ja unionin sääntöjen vakavien rikkomusten lukumäärä sekä liitteessä IV vahvistettujen unionin sääntöjen vakavimpien rikkomusten lukumäärä, joista liikenteestä vastaava henkilö tai kuljetusyritys on tuomittu tai joista hänelle tai sille on määrätty seuraamuksia. Tällaiset havainnot on perusteltava asianmukaisesti.

Jos toimivaltainen viranomainen katsoo, että hyvämaineisuuden menetys olisi suhteetonta, sen on annettava päätös, että yrityksellä on edelleen hyvä maine. Päätöksen perustelut on kirjattava kansalliseen rekisteriin. Tällaisten päätösten lukumäärä on ilmoitettava 26 artiklan 1 kohdassa tarkoitettussa kertomuksessa.

Jos toimivaltainen viranomainen ei katso, että hyvämaineisuuden menetys olisi suhteetonta, tuomio tai seuraamus johtavat hyvämaineisuuden menetykseen.”

c) Lisätään 2 a kohta seuraavasti:

”2 a. Komissiolle siirretään valta antaa 24 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joissa vahvistetaan luettelo sellaisista 1 kohdan kolmannen alakohdan b alakohdassa tarkoitetuista unionin sääntöjen vakavien rikkomusten luokista, tyypeistä ja vakavuusasteista, jotka liitteessä IV vahvistettujen rikkomusten lisäksi voivat johtaa hyvämaineisuuden menetykseen. Jäsenvaltioiden on otettava huomioon näitä rikkomuksia koskevat tiedot, mukaan lukien muista jäsenvaltioista saadut tiedot, määrittellessään tarkastusten painopisteitä 12 artiklan 1 kohdan mukaisesti.

Tätä varten komissio

a) vahvistaa yleisimpien rikkomusten luokat ja tyypit;

b) määrittää rikkomusten vakavuuden sen mukaan, miten todennäköisesti niihin liittyy kuolonuhrien tai vakavien loukkaantumisten riski ja kilpailun vääristymistä maantieliikennemarkkinoilla; riski voi aiheutua muun muassa kuljetusalan työntekijöiden työolojen heikkenemisestä;

c) säätää esiintymistiheydestä, jonka ylityttyä toistuvia rikkomuksia pidetään vakavina, ottaen huomioon liikenteestä vastaavan henkilön johtamassa kuljetustoiminnassa käytettävien kuljettajien lukumäärän.”

5) Muutetaan 7 artikla seuraavasti:

- a) Korvataan 1 kohdan ensimmäinen alakohta seuraavasti:
- ”Täyttääkseen 3 artiklan 1 kohdan c alakohdassa säädetyn vaatimuksen yrityksen on pystyttävä pysyvästi vastaamaan taloudellisista velvoitteistaan vuotuisen tilikauden aikana. Yrityksen on osoitettava tilintarkastajan tai asianmukaisesti hyväksytyn henkilön vahvistaman vuosittaisen tilinpäätöksen pohjalta, että sillä on kunakin vuonna käytössään omaa pääomaa yhteensä vähintään 9 000 euron arvosta, kun käytössä on vain yksi ajoneuvo, ja vähintään 5 000 euron arvosta kunkin sen lisäksi käytetyn ajoneuvon osalta. Yritysten, jotka harjoittavat maanteiden tavaraliikenteen harjoittajan ammattia yksinomaan sellaisilla moottoriajoneuvoilla tai ajoneuvoyhdistelmillä, joiden sallittu kokonaismassa on enintään 3,5 tonnia, on osoitettava tilintarkastajan tai asianmukaisesti hyväksytyn henkilön vahvistaman vuosittaisen tilinpäätöksen pohjalta, että niillä on kunakin vuonna käytössään omaa pääomaa yhteensä vähintään 1 800 euron arvosta, kun käytössä on vain yksi ajoneuvo, ja vähintään 900 euron arvosta kunkin sen lisäksi käytetyn ajoneuvon osalta.”
- b) Korvataan 2 kohta seuraavasti:
- ”2. Poiketen siitä, mitä 1 kohdassa säädetään, varmennetun tilinpäätöksen puuttuessa toimivaltaisen viranomaisen on hyväksyttävä, että yritys osoittaa vakavaraisuutensa pankkitakauksen kaltaisella todistuksella, rahoituslaitoksen antamalla asiakirjalla, joka osoittaa, että tämä on valmis antamaan yritykselle luottoa, tai muulla sitovalla asiakirjalla, joka osoittaa, että yrityksellä on käytettävissään 1 kohdan ensimmäisessä alakohdassa vahvistetut määrät.”
- 6) Korvataan 8 artiklan 9 kohta seuraavasti:
- ”9. Komissiolle siirretään valta antaa 24 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan liitteitä I, II ja III niiden mukauttamiseksi markkinoiden kehitykseen ja tekniseen edistykseen.”
- 7) Poistetaan 11 artiklan 4 kohdan kolmas alakohta;
- 8) Poistetaan 12 artiklan 2 kohdan toinen alakohta;
- 9) Korvataan 13 artiklan 1 kohdan c alakohta seuraavasti:
- ”c) jos vakavaraisuutta koskeva vaatimus ei täyty, enintään kuuden kuukauden määräaika, jonka kuluttua yrityksen on osoitettava, että mainittu vaatimus täyttyy jälleen pysyvästi.”
- 10) Lisätään 14 artiklan 1 kohtaan toinen alakohta seuraavasti:
- ”Toimivaltainen viranomainen saa palauttaa liikenteestä vastaavan henkilön hyvän maineen aikaisintaan yhden vuoden kuluttua siitä päivästä, kun maine menetettiin.”
- 11) Muutetaan 16 artikla seuraavasti:
- (a) Muutetaan 2 kohta seuraavasti:
- i) lisätään g, h, i ja j alakohta seuraavasti:
- ”g) niiden ajoneuvojen rekisteröintinumero, jotka yrityksellä on käytössään 5 artiklan b alakohdan mukaisesti;
- h) työntekijöiden lukumäärä;
- i) taseet, vastuut, oma pääoma ja liikevaihto kahdelta viimeksi kuluneelta vuodelta;
- j) yrityksen riskiluokitus direktiivin 2006/22/EY 9 artiklan mukaisesti.”

ii) korvataan toinen, kolmas ja neljäs alakohta seuraavasti:

”Jäsenvaltiot voivat säilyttää ensimmäisen alakohdan e–j alakohdassa tarkoitettut tiedot erillisissä rekistereissä. Siinä tapauksessa tietojen on oltava kyseisen jäsenvaltion kaikkien toimivaltaisten viranomaisten saatavilla pyynnöstä tai suoraan niiden käytettävissä. Pyydetty tiedot on toimitettava viiden työpäivän kuluessa pyynnön vastaanottamisesta. Ensimmäisen alakohdan a–d alakohdassa tarkoitettujen tietojen on oltava julkisesti käytettävissä henkilötietojen suojaa koskevien asiaankuuluvien säännösten mukaisesti.

Joka tapauksessa ensimmäisen alakohdan e–j alakohdassa tarkoitettut tiedot ovat muiden viranomaisten kuin toimivaltaisten viranomaisten käytettävissä ainoastaan siinä tapauksessa, että niillä on asianmukainen toimivalta tehdä tarkastuksia ja määrätä seuraamuksia tieliikenteen alalla ja niiden virkamiehet ovat valantehneitä tai heitä muutoin koskee virallinen salassapitovelvollisuus.”

b) Korvataan 4 kohta seuraavasti:

”4. Jäsenvaltioiden on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet varmistaakseen, että kaikki kansallisessa sähköisessä rekisterissä olevat tiedot ovat ajan tasalla ja paikkansa pitäviä.”

c) Poistetaan 7 kohta;

12) Korvataan 18 artikla seuraavasti:

”18 artikla

Jäsenvaltioiden välinen hallinnollinen yhteistyö

1. Jäsenvaltioiden on nimettävä kansallinen yhteyspiste, joka vastaa tämän asetuksen soveltamista koskevien tietojen vaihdosta muiden jäsenvaltioiden kanssa. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle kansallisen yhteyspisteensä nimi ja osoite viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2018. Komissio laatii luettelon kaikista yhteyspisteistä ja toimittaa sen jäsenvaltioille. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle välittömästi yhteyspisteitä koskevien tietojen muutoksista.

2. Jäsenvaltion, joka saa tiedon vakavasta rikkomuksesta, josta on toisessa jäsenvaltiossa kahden viimeksi kuluneen vuoden aikana annettu tuomio tai määrätty seuraamus, on kirjattava tämä rikkomus kansalliseen sähköiseen rekisteriinsä.

3. Jäsenvaltioiden on vastattava kaikkien toisen jäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten tietopyyntöihin ja tarvittaessa tarkastettava ja tutkittava, täyttävätkö niiden alueelle sijoittautuneet maantieliikenteen harjoittajat 3 artiklan 1 kohdan a alakohdassa vahvistetun vaatimuksen. Jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten on perusteltava tietopyyntönsä. Pyynnöissä on tätä varten esitettävä uskottavaa näyttöä 3 artiklan 1 kohdan a alakohdan mahdollisesta rikkomisesta.

4. Jos pyynnön vastaanottanut jäsenvaltio katsoo, ettei pyynnölle ole riittäviä perusteita, sen on ilmoitettava tästä pyynnön esittäneelle jäsenvaltiolle kymmenen työpäivän kuluessa. Tämän jälkeen pyynnön esittäneen

jäsenvaltion on esitettävä lisäperusteita. Jos tämä ei ole mahdollista, pyynnön vastaanottanut jäsenvaltio voi hylätä pyynnön.

5. Jos tietopyyntöön vastaaminen taikka tarkastusten ja tutkimusten suorittaminen on vaikeaa tai mahdotonta, jäsenvaltion on ilmoitettava asiasta pyynnön esittäneelle jäsenvaltiolle kymmenen työpäivän kuluessa ja esitettävä syyt tähän. Kyseisten jäsenvaltioiden on keskusteltava keskenään, jotta esiin tulleet ongelmat saataisiin ratkaistua.

6. Jäsenvaltioiden on reagoitava 3 kohdan mukaisiin pyyntöihin toimittamalla pyydyt tiedot ja suorittamalla tarvittavat tarkastukset ja tutkimukset 25 työpäivän kuluessa pyynnön vastaanottamisesta, elleivät ne ole ilmoittaneet pyynnön esittäneelle jäsenvaltiolle 4 kohdan mukaisesti, ettei pyynnölle ole riittäviä perusteita, tai 5 kohdan mukaisesti, että vastaaminen on mahdotonta tai vaikeaa.

7. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että niille tämän artiklan mukaisesti toimitettuja tietoja käytetään ainoastaan siihen tarkoitukseen, johon ne on pyydetty.

8. Keskinäisen hallinnollisen yhteistyön ja avun on oltava maksutonta.

9. Tietopyyntö ei estä toimivaltaisia viranomaisia toteuttamasta asiaa koskevan kansallisen tai unionin oikeuden mukaisesti toimenpiteitä tämän asetuksen väitetyn rikkomisen tutkimiseksi ja estämiseksi.”

13) Poistetaan 24 artikla;

14) Lisätään 24 a artikla seuraavasti:

”24 a artikla

Siirretyn säädösvallan käyttäminen

1. Komissiolle siirrettyä valtaa antaa delegoituja säädöksiä koskevat tässä artiklassa säädetyt edellytykset.

2. Siirretään komissiolle valta antaa 6 artiklan 2 kohdassa ja 8 artiklan 9 kohdassa tarkoitettuja delegoituja säädöksiä määräämättömäksi ajaksi [tämän (muutos)asetuksen voimaantulopäivästä alkaen].

3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 6 artiklan 2 kohdassa ja 8 artiklan 9 kohdassa tarkoitetun säädösvallan siirron. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan tuossa päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Peruuttaminen tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona sitä koskeva päätös julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*, tai jonakin myöhempanä, kyseisessä päätöksessä mainittuna päivänä. Peruuttamispäätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyYTEEN.

4. Ennen kuin komissio hyväksyy delegoidun säädöksen, se kuulee kunkin jäsenvaltion nimeämiä asiantuntijoita paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa* vahvistettujen periaatteiden mukaisesti.

5. Heti kun komissio on antanut delegoidun säädöksen, komissio antaa sen tiedoksi yhtäaikaaisesti Euroopan parlamentille ja neuvostolle.

6. Edellä 6 artiklan 2 kohdan ja 8 artiklan 9 kohdan nojalla annettu delegoitu säädös tulee voimaan ainoastaan, jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole kahden kuukauden kuluessa siitä, kun asianomainen säädös on annettu tiedoksi Euroopan parlamentille ja neuvostolle, ilmaissut vastustavansa sitä tai jos sekä Euroopan parlamentti että neuvosto ovat ennen mainitun määräajan päättymistä ilmoittaneet komissiolle, että ne eivät vastusta säädöstä. Euroopan parlamentin tai neuvoston aloitteesta tätä määräaikaa jatketaan kahdella kuukaudella.

* EUVL L 123, 12.5.2016, s. 1.”

15) Poistetaan 25 artiklan 3 kohta;

16) Lisätään 26 artiklaan 3, 4 ja 5 kohta seuraavasti:

”3. Jäsenvaltioiden on vuosittain laadittava kertomus sellaisten moottoriajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien käytöstä niiden alueella, joiden sallittu kokonaismassa on enintään 3,5 tonnia, ja toimitettava se komissiolle viimeistään 30 päivänä kesäkuuta raportointikauden päättymistä seuraavana vuonna. Kertomuksen on sisällettävä seuraavat tiedot:

a) liikenteenharjoittajille, jotka harjoittavat maanteiden tavaraliikenteen harjoittajan ammattia yksinomaan sellaisilla moottoriajoneuvoilla tai ajoneuvoyhdistelmillä, joiden sallittu kokonaismassa on enintään 3,5 tonnia, myönnettyjen lupien lukumäärä;

b) jäsenvaltiossa kunakin kalenterivuonna rekisteröityjen ajoneuvojen, joiden sallittu kokonaismassa on enintään 3,5 tonnia, lukumäärä;

c) jäsenvaltiossa kunkin vuoden 31 päivään joulukuuta mennessä rekisteröityjen ajoneuvojen, joiden sallittu kokonaismassa on enintään 3,5 tonnia, kokonaismäärä;

d) arvio sellaisten moottoriajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien, joiden sallittu kokonaismassa on enintään 3,5 tonnia, osuudesta suhteessa kaikilla jäsenvaltiossa rekisteröidyillä ajoneuvoilla kaiken kaikkiaan harjoitettavaan maantieliikenteeseen jaoteltuna kansalliseen, kansainväliseen ja kabotaasiliikenteeseen.

4. Komissio esittää viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2024 Euroopan parlamentille ja neuvostolle 3 kohdan mukaisesti keräämiinsä tietoihin ja lisänäyttöön perustuvan kertomuksen siitä, kuinka kansallisessa ja kansainvälisessä maantieliikenteessä käytettävien sellaisten moottoriajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien, joiden sallittu kokonaismassa on enintään 3,5 tonnia, kokonaismäärä on muuttunut. Tämän kertomuksen perusteella komissio arvioi, onko tarpeen ehdottaa lisätoimenpiteitä.

5. Jäsenvaltioiden on vuosittain raportoitava komissiolle niille 18 artiklan 3 ja 4 kohdan mukaisesti esitetyistä pyynnöistä, muilta jäsenvaltioilta saamistaan vastauksista ja toimista, joita ne ovat toteuttaneet toimitettujen tietojen perusteella.”

17) Korvataan liitteessä IV olevan 1 kohdan b alakohta seuraavasti:

”b) Vuorokautta koskevan ajoaikarajoituksen ylittäminen vuorokautisen työajan aikana vähintään 50 prosentilla.”

2 artikla

Muutetaan asetus (EY) N:o 1072/2009 seuraavasti:

- 1) Lisätään 1 artiklan 1 kohtaan alakohta seuraavasti:
”Tyhjien konttien tai kuormalavojen kuljetusta pidetään toisen lukuun harjoitettavana liikenteenä, jos siitä on tehty kuljetussopimus.”
- 2) Muutetaan 2 artikla seuraavasti:
 - a) Korvataan 6 kohta seuraavasti:
”6) ’kabotaasiliikenteellä’ kansallista liikennettä, jota harjoitetaan tilapäisesti toisen lukuun vastaanottavassa jäsenvaltiossa ja johon sisältyy yhdestä tai useammasta kuormaamispaikasta noudettujen tavaroiden kuljettaminen siihen asti kun ne toimitetaan yhteen tai useampaan purkamispaikkaan rahtikirjan mukaisesti;”
- 3) Muutetaan 4 artikla seuraavasti:
 - a) Korvataan 2 kohdan kolmas alakohta seuraavasti:
”Komissiolle siirretään valta antaa 14 b artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan tätä asetusta yhteisön liikenneluvan enimmäisvoimassaoloajan mukauttamiseksi markkinoiden kehitykseen.”
 - b) Korvataan 4 kohdan toinen alakohta seuraavasti:
”Komissiolle siirretään valta antaa 14 b artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan liitteitä I ja II niiden mukauttamiseksi tekniseen kehitykseen.”
- 4) Korvataan 5 artiklan 4 kohta seuraavasti:
”4. Komissiolle siirretään valta antaa 14 b artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan liitettä III sen mukauttamiseksi tekniseen edistykseen.”
- 5) Muutetaan 8 artikla seuraavasti:
 - a) Korvataan 2 kohta seuraavasti:
”2. Edellä 1 kohdassa tarkoitetut liikenteenharjoittajat saavat harjoittaa samalla ajoneuvolla tai, jos kyseessä on ajoneuvoyhdistelmä, sen vetovaunulla, kabotaasiliikennettä vastaanottavassa jäsenvaltiossa tai viereisissä jäsenvaltioissa, kun kyseisessä kansainvälisessä kuljetuksessa toisesta jäsenvaltiosta tai kolmannelta maasta vastaanottavaan jäsenvaltioon tuodut tavarat on toimitettu. Viimeisin kabotaasimatkaan kuuluva kuorma on purettava viiden päivän kuluessa siitä, kun kansainvälisessä kuljetuksessa vastaanottavaan jäsenvaltioon tuotu kuorma viimeksi purettiin.”
 - b) Korvataan 3 kohdan ensimmäinen alakohta seuraavasti:
”Muun kuin jäsenvaltiosta olevan liikenteenharjoittajan vastaanottavassa jäsenvaltiossa harjoittamaa kansallista maanteiden tavaraliikennettä pidetään tämän asetuksen mukaisena vain, jos liikenteenharjoittaja voi esittää selvät todisteet edellisestä kansainvälisestä kuljetuksesta.”
 - c) Lisätään 4 a kohta seuraavasti:
”4 a. Edellä 3 kohdassa tarkoitetut todisteet on esitettävä tai toimitettava vastaanottavan jäsenvaltion toimivaltaiselle tarkastusviranomaiselle pyynnöstä ja tienvarsitarkastuksen kuluessa. Ne voidaan esittää tai toimittaa sähköisesti

käyttämällä mukautettavaa ja suoraan tallennettavaksi ja tietokoneella käsiteltäväksi soveltuvaa jäsennellyä mallipohjaa, esimerkiksi eCMR:ää.* Kuljettaja saa tienvarsitarkastuksen aikana ottaa yhteyttä pääkonttoriin, liikenteestä vastaavaan henkilöön tai muuhun tahoon, joka voi antaa 3 kohdassa tarkoitetut todisteet.

* Kansainvälisessä tiekuljetuksessa käytettävästä rahtisopimuksesta tehdyn yleissopimukseen (CMR) mukainen sähköinen rahtikirja.”

6) Korvataan 10 artiklan 3 kohdan ensimmäinen alakohta seuraavasti:

”Komissio tutkii tilanteen erityisesti asiaankuuluvien tietojen perusteella ja päättää, kuultuaan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 165/2014** 42 artiklan 1 kohdan nojalla perustettua komiteaa, yhden kuukauden kuluessa jäsenvaltion hakemuksen vastaanottamisesta, ovatko turvatoimenpiteet tarpeen, ja päättää turvatoimenpiteistä, jos ne ovat tarpeellisia.

**Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 165/2014, annettu 4 päivänä helmikuuta 2014, tieliikenteessä käytettävistä ajopiirtureista, tieliikenteen valvontalaitteista annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3821/85 kumoamisesta sekä tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta (EUVL L 60, 28.2.2014, s. 1). ”

7) Lisätään 10 a artikla seuraavasti:

”10 a artikla

Tarkastukset

1. Jokaisen jäsenvaltion on järjestettävä tarkastukset niin, että 1 päivästä tammikuuta 2020 vähintään kaksi prosenttia kaikista niiden alueella harjoitettavasta kabotaasiliikenteestä tarkastetaan kerran kalenterivuoden aikana. Niiden on nostettava tämä osuus vähintään kolmeen prosenttiin 1 päivästä tammikuuta 2022. Prosenttiosuuden laskentaperuste on Eurostatin raportoima kabotaasiliikenteen kokonaismäärä jäsenvaltioissa tonnikipometreinä vuonna t-2.

2. Jäsenvaltioiden on keskitettävä tarkastukset yrityksiin, jotka on luokiteltu sellaisiksi, että niillä on lisääntynyt riski rikkoa niihin sovellettavia tämän luvun säännöksiä. Tätä varten jäsenvaltioiden on Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/22/EY*** 9 artiklan mukaisesti perustetussa ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1071/2009**** 12 artiklan mukaisesti laajennetussa riskiluokitusjärjestelmässä pidettävä tällaisten rikkomusten riskiä erillisenä riskinään.

3. Jäsenvaltioiden on tehtävä kabotaasiliikenteeseen kohdistuvia yhteisiä tienvarsitarkastuksia ainakin kolme kertaa vuodessa. Maantieliikennealan sääntöjen täytäntöönpanon valvonnasta vastaavien kahden tai useamman jäsenvaltion kansallisten viranomaisten on tehtävä tällaisia tarkastuksia samanaikaisesti niin, että jokainen toimii omalla alueellaan. Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1071/2009**** 18 artiklan 1 kohdan mukaisesti nimettyjen kansallisten yhteyspisteiden on yhteisten

tienvarsitarkastusten päättymisen jälkeen vaihdettava tietoja havaittujen rikkomusten lukumäärästä ja tyypistä.

***Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2006/22/EY, annettu 15 päivänä maaliskuuta 2006, tieliikenteen sosiaalilainsäädännöstä annettujen neuvoston asetusten (ETY) N:o 3820/85 ja (ETY) N:o 3821/85 täytäntöönpanoa koskevista vähimmäisedellytyksistä (EUVL L 102, 11.4.2006, s. 35).

****Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EY) N:o 1071/2009, annettu 21 päivänä lokakuuta 2009, maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamisen edellytyksiä koskevista yhteisistä säännöistä ja neuvoston direktiivin 96/26/EY kumoamisesta (EUVL L 300, 14.11.2009, s. 51).”

8) Lisätään 14 a ja 14 b artikla seuraavasti:

”14 a artikla

Vastuut

Jäsenvaltioiden on säädettävä lähettäjiille, huolitsijoille, hankkijoille ja alihankkijoille II ja III luvun säännösten noudattamatta jättämisestä määrättävistä seuraamuksista, jos nämä tietoisesti tilaavat kuljetuspalveluja, joihin liittyy tämän asetuksen rikkomista.

14 b artikla

Siirretyn säädösvallan käyttäminen

1. Komissiolle siirrettyä valtaa antaa delegoituja säädöksiä koskevat tässä artikkelissa säädetyt edellytykset.
2. Komissiolle siirretään valta antaa 4 artiklan 2 ja 4 kohdassa sekä 5 artiklan 4 kohdassa tarkoitettuja delegoituja säädöksiä määräämättömäksi ajaksi **[tämän (muutos)asetuksen voimaantulopäivästä]**.
3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 4 artiklan 2 ja 4 kohdassa sekä 5 artiklan 4 kohdassa tarkoitetun säädösvallan siirron. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan tuossa päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Peruuttaminen tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona sitä koskeva päätös julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*, tai jonakin myöhempanä, kyseisessä päätöksessä mainittuna päivänä. Peruuttamispäätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyYTEEN.
4. Ennen kuin komissio hyväksyy delegoidun säädöksen, se kuulee kunkin jäsenvaltion nimeämiä asiantuntijoita paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa***** vahvistettujen periaatteiden mukaisesti.
5. Heti kun komissio on antanut delegoidun säädöksen, komissio antaa sen tiedoksi yhtäaikaaisesti Euroopan parlamentille ja neuvostolle.

6. Edellä 4 artiklan 2 ja 4 kohdan sekä 5 artiklan 4 kohdan nojalla annettu delegoitu säädös tulee voimaan ainoastaan, jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole kahden kuukauden kuluessa siitä, kun asianomainen säädös on annettu tiedoksi Euroopan parlamentille ja neuvostolle, ilmaissut vastustavansa sitä tai jos sekä Euroopan parlamentti että neuvosto ovat ennen mainitun määräajan päättymistä ilmoittaneet komissiolle, että ne eivät vastusta säädöstä. Euroopan parlamentin tai neuvoston aloitteesta tätä määräaikaa jatketaan kahdella kuukaudella.

***** EUVL L 123, 12.5.2016, s. 1.”

- 9) Poistetaan 15 artikla;
- 10) Korvataan 17 artikla seuraavasti:

”17 artikla

Raportointi

1. Viimeistään kunkin vuoden 31 päivään tammikuuta mennessä jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle niiden liikenteenharjoittajien lukumäärä, joilla edellisen vuoden 31 päivänä joulukuuta oli yhteisön liikennelupa, sekä kyseisenä päivänä liikenteessä olleita ajoneuvoja vastaava oikeaksi todistettujen jäljennösten lukumäärä.
2. Viimeistään kunkin vuoden 31 päivään tammikuuta mennessä jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle edeltävän kalenterivuoden aikana myönnettyjen kuljettajatodistusten lukumäärä sekä edellisen kalenterivuoden 31 päivästä joulukuuta alkaen liikenteessä olleiden kuljettajatodistusten kokonaismäärä.
3. Viimeistään kunkin vuoden 31 päivään tammikuuta mennessä jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle edellisen kalenterivuoden aikana 10 a artiklan mukaisesti suoritettujen kabotaasitarkastusten lukumäärä. Ilmoituksessa on oltava tarkastettujen ajoneuvojen ja tarkastettujen tonnikilometrien lukumäärät.”

3 artikla

Uudelleentarkastelu

- 1) Komissio arvioi tämän asetuksen täytäntöönpanoa ja erityisesti asetuksen (EY) N:o 1072/2009 8 artiklaa muuttavan 2 artiklan vaikutusta viimeistään [3 vuotta tämän asetuksen voimaantulosta] ja antaa Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen tämän asetuksen soveltamisesta. Komission kertomukseen on tarvittaessa liitettävä asiaankuuluvat lainsäädäntöehdotukset.
- 2) Edellä 1 kohdassa tarkoitetun kertomuksen laatimisen jälkeen komissio arvioi tätä asetusta säännöllisesti ja toimittaa arviointien tulokset Euroopan parlamentille ja neuvostolle.
- 3) Edellä 1 ja 2 kohdassa tarkoitettuihin kertomuksiin on tarvittaessa liitettävä asianmukaiset ehdotukset.

4 artikla

Voimaantulo

Tämä direktiivi tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

Sitä sovelletaan [xx].

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Brysselissä

Euroopan parlamentin puolesta
Puhemies

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja