

Torstai 4. huhtikuuta 2019

P8\_TA(2019)0341

**Maantieliikennealan kehitykseen mukauttaminen \*\*\*I**

**Euroopan parlamentin lainsäädäntöpäätöslauselma 4. huhtikuuta 2019 ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi asetuksen (EY) N:o 1071/2009 ja asetuksen (EY) N:o 1072/2009 muuttamisesta niiden mukauttamiseksi alan kehitykseen (COM(2017)0281 – C8-0169/2017 – 2017/0123(COD))**

(Tavallinen lainsäätämisympäristö: ensimmäinen käsittely)

(2021/C 116/13)

*Euroopan parlamentti, joka*

- ottaa huomioon komission ehdotuksen Euroopan parlamentille ja neuvostolle (COM(2017)0281),
  - ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 294 artiklan 2 kohdan ja 91 artiklan 1 kohdan, joiden mukaisesti komissio on antanut ehdotuksen Euroopan parlamentille (C8-0169/2017),
  - ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 294 artiklan 3 kohdan,
  - ottaa huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean 18. tammikuuta 2018 antaman lausunnon <sup>(1)</sup>,
  - ottaa huomioon alueiden komitean 1. helmikuuta 2018 antaman lausunnon <sup>(2)</sup>,
  - ottaa huomioon työjärjestyksen 59 artiklan,
  - ottaa huomioon liikenne- ja matkailuvaliokunnan mietinnön ja työllisyyden ja sosiaaliasioiden valiokunnan lausunnon (A8-0204/2018),
1. vahvistaa jäljempänä esitetyn ensimmäisen käsittelyn kannan;
  2. pyytää komissiota antamaan asian uudelleen Euroopan parlamentin käsiteltäväksi, jos se korvaa ehdotuksensa, muuttaa sitä huomattavasti tai aikoo muuttaa sitä huomattavasti;
  3. kehottaa puhemiestä välittämään parlamentin kannan neuvostolle ja komissiolle sekä kansallisille parlamenteille.

**P8\_TC1-COD(2017)0123**

**Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu ensimmäisessä käsittelyssä 4. huhtikuuta 2019, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) .../... antamiseksi 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,

<sup>(1)</sup> EUVL C 197, 8.6.2018, s. 38.

<sup>(2)</sup> EUVL C 176, 23.5.2018, s. 57.

**Torstai 4. huhtikuuta 2019**

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

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

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon <sup>(1)</sup>,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon <sup>(2)</sup>,

noudattavat tavallista lainsäätämisyjärjestystä <sup>(3)</sup>,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Asetusten (EY) N:o 1071/2009 <sup>(4)</sup> ja (EY) N:o 1072/2009 <sup>(5)</sup> 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, **perävaunut mukaan lukien**, 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 kilpailuedellytyksiä toimijoiden välillä, kun taas tosiasiallista ja pysyvää toimipaikkaa sekä asianmukaista vakavaraisuutta koskevat vaatimukset olisi tehtävä pakollisiksi: **Mahdollisten porsaanreikien välttämiseksi ja ammattimaisuuden vähimmäistason varmistamiseksi alalla, jossa kansainvälisessä liikenteessä käytettävien moottoriajoneuvojen sallittu kokonaismassa, perävaunut mukaan lukien, on 2,4–3,5 tonnia, olisi yhteisiä sääntöjä noudattaen ja siten toimijoiden välisiä kilpailuedellytyksiä lähentäen sovellettava yhtäläisesti maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamista koskevia vaatimuksia ja vältettävä samalla suhteetonta hallinnollista rasitetta. Koska tätä asetusta sovelletaan ainoastaan sellaisiin yrityksiin, jotka kuljettavat tavaroita toisen lukuun, yritykset, jotka harjoittava kuljetusliikennettä omaan lukuunsa, eivät kuulu tämän säännöksen soveltamisalaan.** [tark. 110]
- (2 a) **Komission vaikutustenarvioinnin mukaan yrityksille syntyy säästöjä 2,7–5,2 miljardia euroa kaudella 2020–2035.** [tark. 111]
- (3) Jäsenvaltiot voivat nykyisellään asettaa maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittajaksi pääsylle 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~~ **Niin sanottujen postilaatikkoyhtiöiden torjumiseksi ja reilun kilpailun ja tasapuolisten toimintaedellytysten takaamiseksi sisämarkkinoilla tarvitaan selkeämpiä toimipaikkaa koskevia kriteereitä, tehokkaampaa seurantaa ja täytäntöönpanon valvontaa sekä jäsenvaltioiden välistä tehokkaampaa yhteistyötä. Johonkin jäsenvaltioon sijoittautuneiden maantieliikenteen harjoittajat ovat harjoittajien olisi oltava** tosiasiallisesti ja jatkuvasti läsnä kyseisessä jäsenvaltiossa ja ~~harjoittavat niiden olisi harjoitettava liikennetoimintaansa ja merkittävää~~ **toimintaansa tosiasiallisesti** sieltä käsin. Tästä syystä ja kokemuksen perusteella on tarpeen selkeyttää ja vahvistaa tosiasiallista ja pysyvää toimipaikkaa koskevia säännöksiä **samalla kun vältetään suhteetonta hallinnollista rasitetta.** [tark. 112]

<sup>(1)</sup> EUVL C 197, 8.6.2018, s. 38.

<sup>(2)</sup> EUVL C 176, 23.5.2018, s. 57.

<sup>(3)</sup> Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu 4. huhtikuuta 2019.

<sup>(4)</sup> Asetus (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).

<sup>(5)</sup> Asetus (EY) N:o 1072/2009, **annettu 21 päivänä lokakuuta 2009**, maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä (EUVL L 300, 14.11.2009, s. 72).

Torstai 4. huhtikuuta 2019

- (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, **kabotaasiin** sekä työntekijöiden sosiaaliseen suojeluun, tällaiset rikkomukset olisi lisättävä hyvän maineen arvioimisen kannalta merkityksellisiin seikkoihin. **[tark. 113]**
- (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, **perävaunut mukaan lukien, on 2,4–3,5 tonnia, ja joita käytetään kansainvälisissä kuljetuksissa**, olisi asetettava vakavaraisuuden vähimmäistaso sen varmistamiseksi, että niillä on riittävät varat harjoittaa liikennettä vakaalta ja pitkäaikaiselta pohjalta. Koska **tällainen näillä ajoneuvoilla harjoitettu** 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. **[tark. 114]**
- (11) Liikenteenharjoittajista kansallisissa sähköisissä rekistereissä olevien tietojen olisi oltava ~~mahdollisimman täydellisiä, täydellisiä ja ajantasaisia~~, 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~~, **riskiluokitusta**, helpottavat asetusten (EY) N:o 1071/2009 ja (EY) N:o 1072/2009 **sekä unionin muiden** säännösten täytäntöönpanon ~~kansallisesti kansallista~~ ja rajojen yli tapahtuvaa valvontaa. **Jotta lisäksi voidaan antaa lainvalvontaviranomaisille, myös tienvarsitarkastuksia suorittaville viranomaisille, selkeä ja kattava yleiskuva tarkastettavista liikenteen toimijoista, niille olisi annettava suora ja reaaliaikainen pääsy kaikkiin asiaa koskeviin tietoihin. Siksi kansallisten sähköisten rekisterien olisi oltava aidosti yhteentoimivia ja kaikkien jäsenvaltioiden kaikilla nimetyillä valvontaviranomaisilla olisi oltava suora ja reaaliaikainen pääsy niiden sisältämiin tietoihin.** Sen vuoksi kansallista sähköistä rekisteriä koskevia sääntöjä olisi muutettava. **[tark. 115]**
- (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 561/2006 <sup>(9)</sup> asiaa koskevaa säännöstä. Tämä epä johdonmukaisuus aiheuttaa epävarmuutta ja toisistaan eroavia käytäntöjä kansallisten viranomaisten keskuudessa, mikä johtaa ongelmiin kyseisten sääntöjen täytäntöönpanon valvonnassa. Määritelmää olisi siksi selkeytettävä näiden kahden asetuksen välisen johdonmukaisuuden varmistamiseksi.

(9) 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).

## Torstai 4. huhtikuuta 2019

- (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. [tark. 116]
- (14) **Turhien ajojen välttämiseksi kabotaasimatkat olisi sallittava soveltaen tiettyjä rajoituksia vastaanottavassa jäsenvaltiossa.** 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. [tark. 117]
- (14 a) **Kabotaasimatkoihin käytettävissä olevaa ajanjaksoa yhdessä vastaanottavassa jäsenvaltiossa olisi lyhennettävä, jotta voidaan estää kabotaasimatkojen järjestelmällinen toteuttaminen, mikä voisi synnyttää kansallisia markkinoita vääristävän pysyvän tai jatkuvan toiminnan.** Lisäksi liikenteenharjoittajat eivät saisi toteuttaa uusia kabotaasimatkoja saman vastaanottavan jäsenvaltion alueella tietyn ajanjakson aikana ja siihen asti kunnes ne ovat suorittaneet uuden kansainvälisen kuljetuksen siitä jäsenvaltiosta, johon yritys on sijoittautunut. Tämä säännös ei vaikuta kansainvälisen liikenteen harjoittamiseen. [tark. 118]
- (15) **Sääntöjen täytäntöönpanon tosiasiallinen ja tehokas valvonta on ennakoedellytys tasapuoliselle kilpailulle sisämarkkinoilla.** Valvontavälineiden digitalisoinnin jatkaminen on olennaisen tärkeää, jotta voidaan vapauttaa valvontakapasiteettia, vähentää kansainvälisten liikenteenharjoittajien ja erityisesti pk-yritysten tarpeetonta hallinnollista taakkaa, kohdistaa valvonta paremmin suuririskisiin liikenteenharjoittajiin ja havaita vilpilliset käytännöt. Jotta kuljetusasiakirjat voisivat olla paperittomia, tulevaisuudessa sääntönä olisi oltava, että käytetään sähköisiä asiakirjoja ja erityisesti tavarankansainvälisessä tiekuljetuksessa käytettävästä rahtisopimuksesta tehdyn yleissopimuksen mukaista sähköistä rahtikirjaa. Olisi selkeytettävä, millä tavoin maantieliikenteen harjoittajat voivat osoittaa kabotaasiliikennettä 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 johdonmukaisuus sääntelykehysten sekä hallinnollisten menettelyjen yksinkertaistamista koskevien sääntöjen välillä. [tark. 119]
- (15 a) **Erityisen tärkeää on ottaa pikaisesti käyttöön älykäs ajopiirturi, koska sen avulla valvontaviranomaiset voisivat toteuttaa tienvarsitarkastuksia rikkomusten ja poikkeamien havaitsemiseksi aiempaa nopeammin ja tehokkaammin, mikä parantaisi tämän asetuksen täytäntöönpanoa.** [tark. 120]
- (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 **lähettäjille, rahtaajille, huolitsijoille, hankkijoille ja huolitsijoille alihankkijoille** määrättävistä seuraamuksista silloin, jos ne tietoisesti tilaavat kuljetuspalveluja, joihin tietävät, että niiden tilaamiin kuljetuspalveluihin liittyy asetuksen (EY) N:o 1072/2009 säännösten rikkomista. **Kun kuljetuspalveluja hankkivat yritykset tilaavat näitä palveluja kuljetusyrityksiltä, joilla on alhainen riskiluokitus, niiden vastuuvollisuutta olisi vähennettävä.** [tark. 121]
- (16 a) **Ehdotetulla Euroopan työviranomaisella pyritään tukemaan ja helpottamaan kansallisten toimivaltaisten viranomaisten välistä yhteistyötä ja tietojenvaihtoa, jotta asiaan liittyvän unionin lainsäädännön täytäntöönpanoa voidaan valvoa tehokkaasti.** Työviranomaisella voi olla tärkeä rooli tämän asetuksen täytäntöönpanon tukemisessa ja edistämässä, kun se auttaa toimivaltaisia viranomaisia vaihtamaan tietoja, tukee jäsenvaltioiden valmiuksien kehittämistä henkilöstön vaihdon ja koulutuksen avulla ja avustaa jäsenvaltioita järjestämään yhteisiä tarkastuksia. Näin vahvistettaisiin jäsenvaltioiden keskinäistä luottamusta, kehitettäisiin tehokasta yhteistyötä toimivaltaisten viranomaisten välillä ja autettaisiin torjumaan petoksia ja sääntöjen väärinkäyttöä. [tark. 122]
- (16 b) **Tieliikennelainsäädäntöä olisi vahvistettava, jotta varmistetaan Rooma I -asetuksen asianmukainen soveltaminen ja täytäntöönpano siten, että työ sopimuksissa otetaan huomioon työntekijöiden tavanomainen työpaikka.** Rooma I -asetusta täydentävät ja siihen suoraan yhteydessä ovat asetuksen (EY) N:o 1071/2009 perussäännökset, joiden tarkoituksena on torjua postilaatikkoyhtiöitä ja varmistaa yritysten sijoittautumista koskevat asianmukaiset kriteerit. Näitä sääntöjä on vahvistettava, jotta taataan työntekijöiden oikeudet, kun he työskentelevät tilapäisesti tavanomaisen työskentelyvaltionsa ulkopuolella, ja jotta varmistetaan liikenteenharjoittajien välinen oikeudenmukainen kilpailu. [tark. 123]

Torstai 4. huhtikuuta 2019

- (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 maantiliikenteen 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 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 sopimuksessa <sup>(7)</sup> 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 asetusta (EY) N:o 1071/2009 seuraavasti:

1) Muutetaan 1 artikla seuraavasti:

a) Muutetaan 4 kohta seuraavasti:

i) ~~poistetaan~~ **korvataan** a alakohta **seuraavasti**:

**"a) yrityksiin, jotka harjoittavat maanteiden tavaraliikenteen harjoittajan ammattia yksinomaan sellaisilla moottoriajoneuvoilla, joiden sallittu kokonaismassa, perävaunut mukaan lukien, on enintään 2,4 tonnia;**

**a a) yrityksiin, jotka harjoittavat maanteiden tavaraliikenteen harjoittajan ammattia yksinomaan sellaisilla ainoastaan kansalliseen liikenteeseen tarkoitetuilla moottoriajoneuvoilla, joiden sallittu kokonaismassa, perävaunut mukaan lukien, on enintään 3,5 tonnia;"**; [tark. 124]

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~~ **Ei-kaupalliseksi** kuljetukseksi katsotaan kaikenlainen maanteillä tapahtuva kuljetus, josta ei makseta korvausta ja joka ei tuota tuloja, kuten henkilökuljetus hyväntekeväisyystarkoituksessa tai puhtas yksityiskäyttö **jonka tarkoituksena ei ole tuottaa voittoa kuljettajalle tai muille tahoille, kuten kuljetuspalvelu, hyväntekeväisyyden tai avustustyön pohjalta;"**; [tark. 125]

(7) EUVL L 123, 12.5.2016, s. 1.

## Torstai 4. huhtikuuta 2019

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

a) vaatia näitä yrityksiä soveltamaan joitakin ensimmäisessä alakohdassa tarkoitetuista säännöksistä tai niitä kaikkia;

b) alentaa ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettua rajaa joidenkin tai kaikkien maantiekuljetusluokkien osalta." [tark. 126]

2) Poistetaan 3 artiklan 2 kohta;

3) Muutetaan 5 artikla seuraavasti:

a) korvataan a alakohta seuraavasti:

"a) yrityksellä on **oltava toimintansa kannalta asianmukaiset** tilat, joissa se säilyttää yrityksen keskeisiä asiakirjoja, **voi saada käyttöönsä ydinliiketoimintansa alkuperäiset asiakirjat joko sähköisessä tai muussa muodossa**, erityisesti sen kaupallisia sopimuksia, **kaupalliset sopimukset**, kirjanpitoon ja henkilöstöhallintoon liittyviä asiakirjoja, työsopimuksia, **liittyvät asiakirjat, työsopimukset, sosiaaliturvaan liittyvät asiakirjat, kabotaasia, työntekijöiden lähettämistä sekä** ajo- ja lepoaikoja koskevia tietoja sisältäviä asiakirjoja sekä muita asiakirjoja, **sisältävät asiakirjat sekä muut asiakirjat**, jotka toimivaltaisen viranomaisen on voitava saada käyttöönsä tarkistaakseen tässä asetuksessa säädettyjen edellytysten noudattamisen."; [tark. 127]

a a) lisätään alakohta seuraavasti:

"a a) b alakohdassa tarkoitetuilla ajoneuvoilla tehdään kuljetussopimuksen yhteydessä vähintään yksi tavaroiden lastaus tai tavaroiden purku joka neljäs viikko sijoittautumisjäsenvaltiossa."; [tark. 128]

b) korvataan c alakohta seuraavasti:

"c) yrityksen on hoidettava tosiasiallisesti ja yhtäjaksoisesti hallinnollista ja kaupallista toimintaansa niin, että sillä on ~~asianmukaiset hallinnolliset~~ **a alakohdassa tarkoitetut asianmukaiset** välineet ja toimitilat kyseisessä jäsenvaltiossa sijaitsevilla tiloilla." [tark. 129]

c) lisätään d alakohta seuraavasti:

"d) yrityksen on hallinnoitava **tosiasiallisesti ja yhtäjaksoisesti** b alakohdassa tarkoitetuilla ajoneuvoilla harjoitettavaa liikennettä kyseisessä jäsenvaltiossa sijaitsevilla asianmukaisilla teknisillä välineillä"; [tark. 130]

d) lisätään e alakohta seuraavasti:

"e) yrityksellä on oltava varoja ja palkattua henkilökuntaa oikeassa suhteessa sen toimipaikan toimintaan nähden.";

Torstai 4. huhtikuuta 2019

d a) lisätään f alakohta seuraavasti:

*”f) yrityksellä on oltava suoritettun kuljetustoiminnan ja sijoittautumisjäsenvaltion välinen suora yhteys, varikko ja mahdollisuus käyttää riittäviä pysäköintitiloja niin, että yritys voi käyttää säännöllisesti b kohdassa tarkoitettuja ajoneuvoja.”; [tark. 131]*

d b) lisätään g alakohta seuraavasti:

*”g) yrityksen on otettava palvelukseen ja työllistettävä kuljettajia kyseisen jäsenvaltion työsopimukseen sovellettavan lainsäädännön mukaisesti.”; [tark. 132]*

d c) lisätään h alakohta seuraavasti:

*”h) yrityksen on varmistettava, että toimipaikka on paikka, jossa tai josta työntekijät tavanomaisesti tekevät työtään Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 593/2008 (\*) ja/tai Rooman yleissopimuksen mukaisesti.*

(\*) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 593/2008, annettu 17 päivänä kesäkuuta 2008, sopimusvelvoitteisiin sovellettavasta laista (Rooma I) (EUVL L 177, 4.7.2008, s. 6).”; [tark. 133]

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, ~~xii~~ **xiii** alakohta seuraavasti:

*”xi) työntekijöiden lähettäminen;*

*xii) sopimusvelvoitteisiin sovellettava laki;*

***xiii) kabotaasi.”; [tark. 134]***

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.*

## Torstai 4. huhtikuuta 2019

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, määritellään 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 **tai** kilpailun vääristymistä maantieliikennemarkkinoilla; riski voi aiheutua muun muassa kuljetusalan työntekijöiden työolojen heikkenemisestä; **[tark. 135]**

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

## 5) Muutetaan 7 artikla seuraavasti:

a) Korvataan 1 kohdan ensimmäinen alakohhta 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 hyväksytyyn 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, **jonka sallittu kokonaisuudessa, perävaunut mukaan lukien, on enintään 3,5 tonnia, ja 900 euron arvosta kunkin sen lisäksi käytetyn ajoneuvon osalta, jonka sallittu kokonaisuudessa, perävaunut mukaan lukien, on 2,4–3,5 tonnia.** Yritysten, jotka harjoittavat maanteiden tavaraliikenteen harjoittajan ammattia yksinomaan sellaisilla moottoriajoneuvoilla tai ajoneuvoyhdistelmillä, joiden sallittu kokonaisuudessa ~~on enintään~~, **perävaunut mukaan lukien, on 2,4–3,5 tonnia**, on osoitettava tilintarkastajan tai asianmukaisesti hyväksytyyn 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.”; **[tark. 136]**

Torstai 4. huhtikuuta 2019

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, yhden tai useamman pankin tai muiden rahoituslaitosten, vakuutusyhtiöt mukaan luettuina, antamalla todistuksella, esimerkiksi pankkitakauksella tai vakuutuksella, kuten ammatillisella vastuuvakuutuksella, tai muulla sitovalla asiakirjalla, joka osoittaa, että yrityksellä yritykselle on käytettävissään annettu yhteisvastuullinen takaus 1 kohdan ensimmäisessä alakohdassa vahvistetut määrät vahvistetuille määrille.”; [tark. 137]

5 a) Korvataan 8 artiklan 5 kohta seuraavasti:

”Jäsenvaltiot voivat edistää liitteessä I lueteltuja aihepiirejä koskevaa jatkokoulutusta kolmen vuoden välein, jotta varmistetaan, että 1 kohdassa tarkoitettu henkilö tai tarkoitettut henkilöt ovat riittävän tietoisia alan kehityksestä.”; [tark. 138]

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~~ Korvataan 12 artiklan 2 kohdan toinen alakohta seuraavasti:

”Jäsenvaltioiden on suoritettava vähintään joka kolmas vuosi tarkastuksia varmistaakseen, että yritykset täyttävät kaikki 3 artiklassa säädetty vaatimukset.”; [tark. 139]

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.”;

10 a) Korvataan 14 artiklan 2 kohta seuraavasti:

”2. Ammattiin soveltumattomaksi julistetun liikenteestä vastaavan henkilön 8 artiklan 8 kohdassa tarkoitettu todistus ammatillisesta pätevyydestä ei ole enää voimassa missään jäsenvaltiossa siihen asti, kunnes on toteutettu asiaankuuluvien kansallisten säännösten mukainen korjaava toimenpide. Komissio laatii luettelon korjaavista toimenpiteistä, joilla hyvä maine voidaan palauttaa.”; [tark. 140]

11) Muutetaan 16 artikla seuraavasti:

a) muutetaan 2 kohta seuraavasti:

-i a) Korvataan c alakohta seuraavasti:

”c) hyvään maineeseen ja ammatilliseen pätevyyteen liittyvien 3 artiklassa säädettyjen vaatimusten täyttämiseksi nimettyjen liikenteestä vastaavien henkilöiden nimet tai tarvittaessa laillisen edustajan nimi;”; [tark. 141]

## Torstai 4. huhtikuuta 2019

i) lisätään g, h, i ja j alakohta seuraavasti:

”g) niiden ajoneuvojen rekisteröintinumerot, jotka yrityksellä on käytössään 5 artiklan b alakohdan mukaisesti;

h) **yrityksen palveluksessa viimeisen kalenterivuoden aikana olleiden** työntekijöiden lukumäärä; [tark. 142]

i) taseet, vastuut, oma pääoma ja liikevaihto kahdelta viimeksi kuluneelta vuodelta;”

j) yrityksen riskiluokitus direktiivin 2006/22/EY 9 artiklan mukaisesti.”;

**i a) lisätään j a alakohta seuraavasti:**

”**j a) kansainvälisten kuljettajien työsopimukset viimeksi kuluneiden kuuden kuukauden aikana;**” [tark. 143]

ii) korvataan toinen, kolmas ja neljäs alakohta seuraavasti:

~~”Jäsenvaltiot voivat säilyttää ensimmäisen alakohdan e-j alakohdassa tarkoitetut 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. [tark. 144]~~

~~Joka tapauksessa ensimmäisen **Ensimmäisen** alakohdan e-j alakohdassa tarkoitetut 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.” [tark. 145]~~

~~**Asetuksen (EY) N:o 1072/2009 14 a artiklan soveltamiseksi j alakohdassa tarkoitettujen tietojen on oltava saatavilla pyynnöstä lähettäjäille, huolitsijoille, hankkijoille ja alihankkijoille.”; [tark. 146]**~~

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.”;

**b a) Korvataan 5 kohta seuraavasti:**

”5. **Rajat ylittävän valvonnan tehokkuuden parantamiseksi jäsenvaltioiden on varmistettava, että kansalliset sähköiset rekisterit on liitetty yhteen ja että ne ovat yhteentoimivia koko unionissa komission täytäntöönpanoasetuksessa (EU) 2016/480 tarkoitetun maantiekuljetusyritysten eurooppalaisen rekisterin (ERRU) niin, että edellä 2 kohdassa tarkoitetut tiedot ovat suoraan kaikkien jäsenvaltioiden kaikkien toimivaltaisten valvontaviranomaisten ja tarkastuslaitosten saatavilla reaaliaikaisesti.”; [tark. 147]**

Torstai 4. huhtikuuta 2019

**b b) Korvataan 6 kohta seuraavasti:**

**”6. Siirretään komissiolle valta antaa 24 a artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla laaditaan ja saatetaan ajan tasalle yhteiset säännöt sen varmistamiseksi, että kansalliset sähköiset rekisterit ovat täysin yhteen liitettyjä ja yhteentoimivia, jotta toimivaltainen viranomainen tai tarkastuslaitos missä tahansa jäsenvaltiossa voi käyttää niitä suoraan reaaliajassa kaikkien jäsenvaltioiden kansallisista sähköisistä rekistereistä, kuten 5 kohdassa säädetään. Näiden yhteisten sääntöjen on sisällettävä sääntöjä vaihdettavien tietojen muodosta, muiden jäsenvaltioiden kansallisten sähköisten rekisterien käyttämistä koskevista teknisistä menettelyistä ja näiden rekisterien yhteentoimivuudesta, sekä erityisiä sääntöjä tietojen saatavuudesta, kirjaamisesta ja valvonnasta.”; [tark. 148]**

## 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 yhteyspistensä 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~~ **toimivaltaisten viranomaisten on toimittava tiiviissä yhteistyössä ja annettava toisilleen nopeasti vastavuoroista apua ja muuta asiaankuuluvaa tietoa tämän asetuksen täytäntöönpanon ja valvonnan helpottamiseksi.** [tark. 149]

**1 a. Edellä olevan 1 kohdan soveltamiseksi tässä artiklassa edellytetyssä hallinnollisessa yhteistyössä on käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) N:o 1024/2012 (\*) perustettua sisämarkkinoiden tietojenvaihtojärjestelmää (IMI), jonka ansiosta kaikki liikenteenharjoittajat voivat ilmoittaa tietoja omalla kielellään.** [tark. 150]

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 maantiili liikenteen harjoittajat 3 artiklan 1 kohdan a alakohdassa vahvistetun vaatimuksen. Jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten on perusteltava tietopyyntönsä **asianmukaisesti**. Pyynnöissä on tätä varten esitettävä uskottavaa näyttöä 3 artiklan 1 kohdan a alakohdan mahdollisesta rikkomisesta. [tark. 151]

4. Jos pyynnön vastaanottanut jäsenvaltio katsoo, ettei pyynnölle ole riittäviä perusteita, sen on ilmoitettava tästä pyynnön esittäneelle jäsenvaltiolle ~~kymmenen~~ **viiden** työpäivän kuluessa. Tämän jälkeen pyynnön esittäneen jäsenvaltion on esitettävä lisäperusteita. Jos tämä ei ole mahdollista, pyynnön vastaanottanut jäsenvaltio voi hylätä pyynnön. [tark. 152]

5. Jos tietopyyntöön vastaaminen taikka tarkastusten ja tutkimusten suorittaminen on vaikeaa tai mahdotonta, jäsenvaltion on ilmoitettava asiasta pyynnön esittäneelle jäsenvaltiolle ~~kymmenen~~ **viiden** työpäivän kuluessa ja esitettävä ~~syyn tähän~~ **perustelut kyseiselle vaikeudelle tai mahdottomuudelle**. Kyseisten jäsenvaltioiden on ~~keskusteltava tehtävä~~ **keskenään yhteistyötä**, jotta esiin tulleet ongelmat saataisiin ratkaistua. **Jos tietojen vaihdossa ilmenee jatkuvia ongelmia tai jos tietojen toimittamisesta jatkuvasti kieltäydytään esittämättä asianmukaisia perusteluita, komissio voi asiasta tiedon saatuaan ja asiaankuuluvia jäsenvaltioita kuultuaan toteuttaa kaikki aiheelliset toimenpiteet tilanteen korjaamiseksi.** [tark. 153]

## Torstai 4. huhtikuuta 2019

6. Jäsenvaltioiden on reagoitava 3 kohdan mukaisiin pyyntöihin toimittamalla pyydetty tiedot ja suorittamalla tarvittavat tarkastukset ja tutkimukset ~~25~~ 15 työpäivän kuluessa pyynnön vastaanottamisesta, elleivät ne ole **sopineet muusta määräajasta kyseisen jäsenvaltion kanssa tai 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 **eikä kyseisille vaikeuksille ole löydetty ratkaisua.** [tark. 154]

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.

(\*) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 1024/2012, annettu 25 päivänä lokakuuta 2012, hallinnollisesta yhteistyöstä sisämarkkinoiden tietojenvaihtojärjestelmässä ja komission päätöksen 2008/49/EY kumoamisesta (IMI-asetus) (EUVL L 316, 14.11.2012, s. 1).";

## 12 a) Lisätään 18 a artikla seuraavasti:

## "18 a artikla

## Liitännäistoimenpiteet

1. Jäsenvaltioiden on toteutettava liitännäistoimenpiteitä, joilla kehitetään, helpotetaan ja edistetään tietojenvaihtoa hallinnollisen yhteistyön ja keskinäisen avunannon toteuttamisesta sekä tämän asetuksen sovellettavien sääntöjen noudattamisen seurannasta ja noudattamisen varmistamisesta vastaavien virkamiesten välillä.

2. Komissio antaa teknistä ja muuta tukea hallinnollisen yhteistyön edelleen kehittämiseksi ja jäsenvaltioiden keskinäisen luottamuksen lisäämiseksi esimerkiksi edistämällä henkilöstön vaihtoa ja yhteisiä koulutusohjelmia ja kehittämällä, helpottamalla ja edistämällä parhaisiin käytäntöihin liittyviä aloitteita. Komissio voi käyttää käytettävissä olevia rahoitusvälineitä, joilla pyritään kehittämään valmiuksia ja lujittamaan jäsenvaltioiden välistä hallinnollista yhteistyötä, sanotun kuitenkaan rajoittamatta Euroopan parlamentin ja neuvoston erioikeuksia talousarviomenettelyssä.

3. Jäsenvaltioiden on laadittava vertaisarviointeja koskeva ohjelma, johon kaikkien toimivaltaisten täytäntöönpanon valvontaviranomaisten on osallistuttava ja jolla varmistetaan sekä tarkastuksia toteuttavien että niiden kohteena olevien toimivaltaisten täytäntöönpanon valvontaviranomaisten asianmukainen kierto. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava näistä ohjelmista komissiolle joka toinen vuosi osana 26 artiklassa tarkoitettua kertomusta, joka koskee toimivaltaisten viranomaisten toimintaa."; [tark. 155]

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.

Torstai 4. huhtikuuta 2019

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 tarkoitettua 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 myöhempänä, kyseisessä päätöksessä mainittuna päivänä. Peruuttamispäätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevytyteen.

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 yhtäaikaisesti 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 määräaika 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~~ **kansainvälisessä liikenteessä käytettyjen ja niiden alueella, alueelle sijoittautuneiden moottoriajoneuvojen käytöstä**, joiden sallittu kokonaismassa, ~~on enintään 2,4–3,5 tonnia~~, **perävaunut mukaan lukien, on enintään 2,4–3,5 tonnia**, ja toimitettava se komissiolle viimeistään 30 päivänä kesäkuuta raportointikauden päättymistä seuraavana vuonna. Kertomuksen on sisällettävä seuraavat tiedot: **[tark. 156]**

a) liikenteenharjoittajille, jotka harjoittavat maanteiden tavaraliikenteen harjoittajan ammattia yksinomaan sellaisilla ~~moottoriajoneuvoilla tai ajoneuvoyhdistelmillä~~, **kansainvälisessä liikenteessä käytetyillä moottoriajoneuvoilla**, joiden sallittu kokonaismassa ~~on enintään 2,4–3,5 tonnia~~, **perävaunut mukaan lukien, on 2,4–3,5 tonnia**, myönnettujen lupien lukumäärä; **[tark. 157]**

b) jäsenvaltiossa kunakin kalenterivuonna rekisteröityjen ~~ajoneuvojen~~, **kansainvälisessä liikenteessä käytettyjen moottoriajoneuvojen**, joiden sallittu kokonaismassa ~~on enintään 2,4–3,5 tonnia~~, **perävaunut mukaan lukien, on 2,4–3,5 tonnia**, lukumäärä; **[tark. 158]**

c) jäsenvaltiossa kunkin vuoden 31 päivään joulukuuta mennessä rekisteröityjen ~~ajoneuvojen~~, **kansainvälisessä liikenteessä käytettyjen moottoriajoneuvojen**, joiden sallittu kokonaismassa, ~~on enintään 2,4–3,5 tonnia~~, **perävaunut mukaan lukien, on enintään 2,4–3,5 tonnia**, kokonaismäärä; **[tark. 159]**

d) arvio sellaisten moottoriajoneuvojen ~~tai ajoneuvoyhdistelmien~~, **joiden sallittu kokonaismassa, perävaunut mukaan lukien, on 2,4–3,5 tonnia, sekä moottoriajoneuvojen**, joiden sallittu kokonaismassa on ~~enintään 3,5 tonnia~~, **alle 2,4 tonnia**, osuudesta suhteessa kaikilla jäsenvaltiossa rekisteröidyillä ajoneuvoilla kaiken kaikkiaan harjoitettavaan maantieliikenteeseen jaoteltuna kansalliseen, kansainväliseen ja kabotaasiliikenteeseen. **[tark. 160]**

**Torstai 4. huhtikuuta 2019**

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, **perävaunut mukaan lukien, on 2,4–3,5 tonnia**, kokonaismäärä on muuttunut. Tämän kertomuksen perusteella komissio arvioi, onko tarpeen ehdottaa lisätoimenpiteitä. [tark. 161]

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.”; [tark. 162]

**16 a) Lisätään 5a kohta seuraavasti:**

*”5 a. Komission 5 kohdan mukaisesti keräämien tietojen ja muiden todisteiden perusteella komissio antaa Euroopan parlamentille ja neuvostolle viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2020 yksityiskohtaisen kertomuksen jäsenvaltioiden välisen hallinnollisen yhteistyön laajuudesta, mahdollisista puutteista tässä suhteessa ja mahdollisista tavoista parantaa yhteistyötä. Tämän kertomuksen perusteella komissio arvioi, onko tarpeen ehdottaa lisätoimenpiteitä.”; [tark. 163]*

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

”b) Vuorokautta koskevan ajoaika rajoituksen 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.”;

**1 a) Lisätään 1 artiklan 1 kohtaan alakohta seuraavasti:**

*”Tämän asetuksen 8 artiklan 2 ja 2 a kohdassa tarkoitettuja määräaikoja sovelletaan myös neuvoston direktiivin 92/106/ETY niihin säännöksiin, jotka koskevat saapuvaa tai lähtevää maanteiden tavaraliikennettä yhdistettyjen kuljetusten kotimaisen kuormauspaikan ja/tai purkupaikan yhteydessä.”; [tark. 164]*

**1 b) Korvataan 1 artiklan 2 kohta seuraavasti:**

*”2. Kun on kyse kuljetuksesta jäsenvaltiosta kolmanteen maahan tai päinvastoin, tätä asetusta sovelletaan siihen osaan matkasta, joka tapahtuu minkä tahansa jäsenvaltion alueella, jonka kautta liikennöidään. Tämä kauttakulkumatka jää kuitenkin lähetettyjä työntekijöitä koskevan direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle. Sitä ei sovelleta sen jäsenvaltion alueella tapahtuvaan matkan osaan, jossa kuormaus tai purkaminen tapahtuu, kunnes yhteisön ja kyseisen kolmannen maan välillä on tehty tarvittava sopimus.”; [tark. 165]*

**1 c) Korvataan 5 kohdan c alakohta seuraavasti:**

”c) tavarankuljetus moottoriajoneuvoilla, joiden sallittu kokonaismassa, perävaunut mukaan lukien, on alle 2,4 tonnia.”; [tark. 166]

Torstai 4. huhtikuuta 2019

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;”;

**a a) Lisätään alakohta seuraavasti:**

**”7 a. ’kauttakululla’ kuormatulla ajoneuvolla yhden tai useamman jäsenvaltion tai kolmannen maan kautta suoritettavaa matkaa, jonka lähtö- ja saapumispaikka eivät sijaitse näissä jäsenvaltioissa tai kolmansissa maissa.”; [tark. 167]**

3) Muutetaan 4 artikla seuraavasti:

**-a) lisätään 1 kohtaan alakohta seuraavasti:**

**”b a) joka harjoittaa kansainvälistä kuljetustoimintaa ajoneuvoilla, joissa on Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 165/2014 (\*) 3 artiklassa ja luvussa II säädetty älykäs ajopiirturi.**

(\*) 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).”; [tark. 168]

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 tarkoitettujen liikenteenharjoittajien saavat harjoittaa samalla ajoneuvolla tai, jos kyseessä on ajoneuvoyhdistelmä, sen vetovaunulla, kabotaasiliikennettä vastaanottavassa jäsenvaltiossa tai viereisissä jäsenvaltioissa, kun kyseisessä kansainvälisessä kuljetuksessa toisesta jäsenvaltiosta tai kolmannesta maasta vastaanottavaan jäsenvaltioon tuodut tavarat on toimitettu. Viimeisin kabotaasimatkaan kuuluva kuorma on purettava ~~viiden~~ kolmen päivän kuluessa siitä, kun kansainvälisessä kuljetuksessa vastaanottavaan jäsenvaltioon sovellettavalla kuljetussopimuksella tuotu kuorma viimeksi purettiin.”; [tark. 169]

## Torstai 4. huhtikuuta 2019

## a a) Lisätään kohta seuraavasti:

**"2 a. Edellä 2 kohdassa tarkoitetun kolmen päivän ajanjakson päätyttyä liikenteenharjoittajat eivät saa harjoittaa samalla ajoneuvolla tai, jos kyseessä on ajoneuvoyhdistelmä, sen vetovaunulla, kabotaasiliikennettä samassa vastaanottavassa jäsenvaltiossa 60 tunnin kuluessa liikenteenharjoittajan sijoittautumisjäsenvaltioon palaamisen jälkeen ja siihen asti kunnes ne ovat suorittaneet uuden kansainvälisen kuljetuksen siitä jäsenvaltioista, johon yritys on sijoittautunut.";** [tark. 170]

## 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 kuljetuksestaan.";

## 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 jäsenvaltioiden on hyväksyttävä, että todisteet esitetään tai toimitetaan sähköisesti käyttämällä mukautettavaa ja suoraan tallennettavaksi ja tietokoneella käsiteltäväksi soveltuvaa jäseneltyä mallipohjaa, esimerkiksi eCMR:ää. (\*) kuten tavarankansainvälisessä tiekuljetuksessa käytettävästä rahtisopimuksesta tehdyn yleissopimuksen mukaista sähköistä rahtikirjaa (eCMR). Kuljettaja saa tienvarsitarkastuksen aikana ottaa yhteyttä pääkonttoriin, liikenteestä vastaavaan henkilöön tai muuhun tahoon, joka voi antaa 3 kohdassa tarkoitetut todisteet.;"** [tark. 171]

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

## 5 a) lisätään 9 artiklan 1 kohtaan alakohta seuraavasti:

**"e a) palkka ja palkallinen vuosiloma Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 96/71/EY 3 artiklan 1 kohdan ensimmäisen alakohdan b ja c alakohdan mukaisesti (\*).**

(\*) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 96/71/EY, annettu 16 päivänä joulukuuta 1996, palvelujen tarjoamisen yhteydessä tapahtuvasta työntekijöiden lähettämisestä työhön toiseen jäsenvaltioon (EYVL L 18, 21.1.1997, s. 1)."; [tark. 172]

## 6) Korvataan 10 artiklan 3 kohdan ensimmäinen alakohta seuraavasti:

"Komissio tutkii tilanteen erityisesti asiaankuuluvien tietojen perusteella ja päättää, kuultuaan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 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).";

Torstai 4. huhtikuuta 2019

7) Lisätään 10 a artikla seuraavasti:

"10 a artikla

**Tarkastukset Älykäs valvonta [tark. 173]**

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 tonnikielometreinä vuonna  $t-2$ . Tässä luvussa määrättyjen velvoitteiden täytäntöönpanon valvonnan tehostamiseksi jäsenvaltioiden on varmistettava, että niiden alueella on käytössä johdonmukainen kansallinen valvontastrategia. Strategiassa on keskityttävä yrityksiin, joilla on Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/22/EY 9 artiklassa tarkoitettu korkea riskiluokitus. [tark. 174]

**1 a. Jokaisen jäsenvaltion on varmistettava, että direktiivin 2006/22/EY 2 artiklassa tarkoitettuihin tarkastuksiin sisältyy tarvittaessa myös kabotaasiliikenteen tarkastus. [tark. 175]**

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.

**2 a. Edellä olevan 2 kohdan soveltamista varten jäsenvaltioilla on oltava pääsy asiaa koskeviin, asetuksen (EU) N:o 165/2014 II luvussa tarkoitettujen älykkäiden ajopiirtureiden kirjaamiin, käsittelemiin tai tallentamiin tietoihin sekä sähköisiin kuljetusasiakirjoihin, kuten tavarankansainvälisessä tiekuljetuksessa käytettävästä rahtisopimuksesta tehdystä yleissopimuksessa tarkoitettuihin sähköisiin rahtikirjoihin (eCMR). [tark. 176]**

**2 b. Jäsenvaltioiden on annettava pääsy tällaisiin tietoihin ainoastaan toimivaltaisille viranomaille, joilla on valtuudet tarkastaa tässä asetuksessa määrättyjen oikeudellisten asiakirjojen rikkomista. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle niiden kaikkien alueellaan olevien toimivaltaisten viranomaisten yhteystiedot, joille jäsenvaltiot ovat antaneet pääsyn kyseisiin tietoihin. Komissio laatii ... päivään ...kuuta ... mennessä luettelon kaikista toimivaltaisista viranomaisista ja toimittaa sen jäsenvaltioille. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava myöhemmistä muutoksista yhteystietoihin viipymättä. [tark. 177]**

**2 c. Siirretään komissiolle valta antaa 14 b artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joissa säädetään niiden tietojen erityispiirteistä, joihin jäsenvaltioilla on oltava pääsy, niiden käyttöä koskevista ehdoista ja niiden toimittamisen tai niiden saatavuuden teknisistä eritelmistä ja joissa täsmennetään etenkin:**

- a) yksityiskohtainen luettelo tiedoista, joihin kansallisilla toimivaltaisilla viranomaisilla on oltava pääsy ja joihin on sisällyttävä ainakin rajanylitysten sekä kuormaamis- ja purkamistoimintojen ajankohta ja paikka, ajoneuvon rekisterinumero ja kuljettajan tiedot;
- b) toimivaltaisten viranomaisten pääsyoikeudet, tarvittaessa eriteltyinä toimivaltaisen viranomaisen tyyppin, pääsyn tyyppin ja tietojen käyttötarkoituksen mukaan;
- c) a alakohdassa tarkoitettujen tietojen toimittamista tai niihin pääsyä koskevat tekniset eritelmät, mukaan lukien tapauksen mukaan tietojen säilyttämisen enimmäiskesto, tarvittaessa eriteltyinä tietojen tyyppin mukaan. [tark. 178]

**2 d. Tässä artiklassa tarkoitettuja henkilötietoja ei saa käyttää tai säilyttää pidempään kuin on ehdottoman välttämätöntä niihin tarkoituksiin, joita varten tiedot on kerätty tai joita varten niitä myöhemmin käsitellään. Kun tällaisia tietoja ei enää tarvita näihin tarkoituksiin, ne on hävitettävä. [tark. 179]**

## Torstai 4. huhtikuuta 2019

3. Jäsenvaltioiden on tehtävä kabotaasiliikenteeseen kohdistuvia yhteisiä tienvarsitarkastuksia ainakin kolme kertaa vuodessa, **ja ne voivat tapahtua samaan aikaan kuin direktiivin 2006/22/EY 5 artiklan mukaisesti suoritettut tarkastukset**. 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 **Jäsenvaltioiden on vaihdettava tietoja** yhteisten tienvarsitarkastusten päättymisen jälkeen vaihdettava tietoja havaittujen **säännösten** rikkomusten lukumäärästä ja **tyypistä luonteesta**. [tark. 180]

(\*) 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 ja neuvoston direktiivin 88/599/ETY kumoamisesta (EUVL L 102, 11.4.2006, s. 35).

(\*\*) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (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 lähettäville, huolitsijoille, hankkijoille ja alihankkijoille II ja III luvun säännösten noudattamatta jättämisestä määrättävistä **tehokkaista, oikeasuhteisista ja varoittavista** seuraamuksista, jos nämä tietoisesti tilaavat kuljetuspalveluja, joihin **tietävät tai näiden voidaan kohtuudella odottaa tietävän, että näiden tilaamiin kuljetuspalveluihin** liittyy tämän asetuksen rikkomista.

**Jos lähettäjät, huolitsijat, hankkijat ja alihankkijat tilaavat kuljetuspalveluja kuljetusyryyksiltä, joiden direktiivin 2006/22/EY 9 artiklassa tarkoitettu ristiluokitus on alhainen, niitä ei voida pitää vastuussa säännösten rikkomisesta määrättävistä seuraamuksista, ellei ole osoitettu, että ne olivat tosiasiallisesti tietoisia näistä rikkomuksista.** [tark. 181]

14 b artikla

Siirretyn säädösvallan käyttäminen

1. Komissiolle siirrettyä valtaa antaa delegoituja säädöksiä koskevat tässä artiklassa 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 tarkoitettua 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 yhtäaikaisesti Euroopan parlamentille ja neuvostolle.

Torstai 4. huhtikuuta 2019

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 määräaikaä 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. **Jäsenvaltioiden on viimeistään ... päivänä ... kuuta ... [kaksi vuotta tämän asetuksen voimaantulopäivästä] toimitettava komissiolle 10 a artiklan mukaisesti hyväksytyt kansalliset valvontastrategiansa.** Viimeistään kunkin vuoden 31 päivään tammikuuta mennessä jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle edellisen kalenterivuoden aikana 10 a artiklan mukaisesti ~~suoritettujen kabotaasitarkastusten lukumäärä.~~ **suoritetuista täytäntöönpanon valvontatoimista ja niihin mahdollisesti sisältyneiden tarkastusten lukumäärästä.** Ilmoituksessa on oltava tarkastettujen ajoneuvojen ja tarkastettujen tonnikilometrien lukumäärät. [tark. 182]

**3 a. Komissio laatii kertomuksen unionin maantieliikennemarkkinoiden tilanteesta vuoden 2022 loppuun mennessä. Kertomuksessa on oltava arviointi markkinatilanteesta, mukaan lukien arvio tarkastusten tehokkuudesta ja alan työehtojen kehityksestä.”** [tark. 183]

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~~ **kolme** vuotta tämän asetuksen voimaantulosta] ja antaa Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen tämän asetuksen soveltamisesta. Komission kertomukseen on tarvittaessa liitettävä asiaan-kuuluvat 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].

**Torstai 4. huhtikuuta 2019**

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

Tehty ...

*Euroopan parlamentin puolesta*

*Puhemies*

*Neuvoston puolesta*

*Puheenjohtaja*

---