

**EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS (EU) 2020/1055,****annettu 15 päivänä heinäkuuta 2020,****asetusten (EY) N:o 1071/2009, (EY) N:o 1072/2009 ja (EU) N:o 1024/2012 muuttamisesta niiden mukauttamiseksi maantieliikenteen alan kehitykseen**

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 lainsäätämisyksityksessä 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 lainsäätämisyksitystä <sup>(3)</sup>,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 1071/2009 <sup>(4)</sup> ja (EY) N:o 1072/2009 <sup>(5)</sup> täytäntöönpanosta saatu kokemus on osoittanut, että kyseisten asetusten sääntöjä voitaisiin parantaa monelta osin.
- (2) Ellei kansallisessa lainsäädännössä toisin säädetä, maantieliikenteen harjoittajan ammattiin pääsyä koskevia sääntöjä ei nykyisellään sovelleta yrityksiin, jotka harjoittavat maanteiden tavaraliikenteen harjoittajan ammattia yksinomaan sellaisilla moottoriajoneuvoilla, joiden sallittu kokonaismassa on enintään 3,5 tonnia, tai ajoneuvoyhdistelmillä, jotka eivät ylitä kyseistä rajaa. Tällaisten sekä kansallista että kansainvälistä liikennettä harjoittavien yritysten määrä on ollut kasvussa. Tästä syystä useat jäsenvaltiot ovat päättäneet soveltaa kyseisiin yrityksiin asetuksessa (EY) N:o 1071/2009 vahvistettuja maantieliikenteen harjoittajan ammattiin pääsyä koskevia sääntöjä. Kyseistä asetusta olisi muutettava mahdollisten sääntelyaukkojen välttämiseksi ja jotta moottoriajoneuvoja, jotka on tarkoitettu yksinomaan tavaroiden kuljettamiseen ja joiden sallittu kokonaismassa on enintään 3,5 tonnia, käytävän liikenteen alalla voidaan varmistaa ammattimaisuuden vähimmäistaso yhteisillä säännöillä ja lähentää siten kilpailuedellytyksiä kaikkien liikenteenharjoittajien välillä. Ammatin harjoittamista koskevien vaatimusten olisi oltava pakollisia liikenteenharjoittajille, jotka käyttävät moottoriajoneuvoja tai ajoneuvoyhdistelmiä, jotka on tarkoitettu yksinomaan tavaroiden kuljettamiseen, joiden sallittu kokonaismassa on yli 2,5 tonnia mutta enintään 3,5 tonnia ja joilla harjoitetaan kansainvälistä liikennettä.
- (3) Tietynlainen kansainväliseen tavaraliikenteeseen kuuluva toiminta on asetuksen (EY) N:o 1072/2009 mukaisesti vapautettu yhteisön liikennelupaa koskevasta vaatimuksesta eurooppalaisille maanteiden tavaraliikenteen markkinoille pääsemiseksi. Kyseisiä markkinoita koskevien järjestelyjen puitteissa yritykset, jotka harjoittavat maanteiden tavaraliikennettä sellaisilla moottoriajoneuvoilla tai ajoneuvoyhdistelmillä, joiden sallittu kokonaismassa on enintään 2,5 tonnia, olisi vapautettava yhteisön liikennelupaa tai muita kuljetuslupia koskevasta vaatimuksesta.
- (4) Vaikka ajoneuvot, joiden sallittu kokonaismassa alittaa tietyn kynnyksen, eivät kuulu asetuksen (EY) N:o 1071/2009 soveltamisalaan, kyseinen asetus antaa jäsenvaltioille mahdollisuuden soveltaa tällaisiin ajoneuvoihin kaikkia sen säännöksiä tai osaa niistä.
- (5) Jäsenvaltiot voivat nykyisellään asettaa maantieliikenteen harjoittajan ammattiin pääsyyllä asetuksessa (EY) N:o 1071/2009 täsmennettyjen vaatimusten lisäksi muitakin vaatimuksia. Tämä mahdollisuus ei ole osoittautunut välttämättömäksi pakottaviin tarpeisiin vastaamiseksi, ja se on johtanut eroihin ammattiin pääsyn edellytyksissä. Sen vuoksi siitä olisi luovuttava.

<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 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä), ja neuvoston ensimmäisen käsittelyn kanta, vahvistettu 7. huhtikuuta 2020 (EUVL C 153, 7.5.2020, s. 1). Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu 9. heinäkuuta 2020 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä).

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

<sup>(5)</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston 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).

- (6) Niin kutsuttuja postilaatikkoyrityksiä koskevan ilmiön torjumiseksi ja reilun kilpailun ja tasapuolisten toiminta-edellytysten takaamiseksi sisämarkkinoilla on tarpeen varmistaa, että johonkin jäsenvaltioon sijoittautuneet maantieliikenteen harjoittajat ovat tosiasiallisesti ja jatkuvasti läsnä kyseisessä jäsenvaltiossa ja harjoittavat liikennetoimintaansa sieltä käsin. Tästä syystä ja kokemuksen perusteella on tarpeen selkeyttää ja vahvistaa tosiasiallisen ja pysyvän toimipaikan olemassaoloa koskevia säännöksiä samalla, kun vältetään aiheuttamasta suhteetonta hallinnollista rasitetta.
- (7) Tosiasialliseen ja jatkuvaan läsnäoloon sijoittautumisjäsenvaltiossa olisi erityisesti vaadittava, että yritys harjoittaa liikennettä kyseisessä jäsenvaltiossa sijaitsevilla asianmukaisilla teknisillä välineillä.
- (8) Asetuksessa (EY) N:o 1071/2009 edellytetään, että yritykset ohjaavat tosiasiallisesti ja yhtäjaksoisesti liikennöintiään asianmukaisin teknisin välinein ja laitoksin sijoittautumisjäsenvaltiossa sijaitsevalla varikolla, ja siinä sallitaan kansallisen tason lisävaatimuksia, joista yleisin on vaatimus pysäköintipaikkojen saatavuudesta sijoittautumisjäsenvaltiossa. Kyseiset epäyhtenäisesti sovelletut vaatimukset eivät kuitenkaan ole riittäneet varmistamaan todellista yhteyttä kyseiseen jäsenvaltioon, jotta postilaatikkoyrityksiä voitaisiin torjua tehokkaasti ja vähentää riskiä, joka liittyy järjestelmälliseen kabotaasiin ja kiertäviin kuljettajiin, joiden organisoinnista vastaa yritys, johon ajoneuvot eivät palaa. Kun otetaan huomioon, että liikenteen alan sisämarkkinoiden moitteettoman toiminnan varmistamiseksi tietyt sijoittautumisoikeutta ja palvelujen tarjontaa koskevat säännöt voivat olla tarpeen, on aiheellista yhdenmukaistaa edelleen sijoittautumisvaatimuksia sekä vahvistaa vaatimuksia, jotka liittyvät liikenteenharjoittajan käyttämien ajoneuvojen läsnäoloon sijoittautumisjäsenvaltiossa. Sellaisen selkeän vähimmäisaikavälin määrittäminen, jonka kuluessa ajoneuvon on palattava, auttaa myös varmistamaan, että kyseisille ajoneuvoille voidaan tehdä asianmukaiset huollot sijoittautumisjäsenvaltiossa sijaitsevilla teknisillä laitteilla, ja helpottaa valvontaa.

Ajoneuvojen paluusykli olisi synkronoitava sen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 561/2006 <sup>(6)</sup> säädetyin velvoitteiden kanssa, jonka mukaan kuljetusyrityksen on organisoitava toimintansa siten, että kuljettaja voi palata kotiin vähintään joka neljäs viikko, jotta molemmat velvoitteet voidaan täyttää siten, että kuljettaja palaa yhdessä ajoneuvon kanssa vähintään joka toisena neljän viikon syklinä. Tämä synkronointi vahvistaa kuljettajan palaamisoikeutta ja vähentää riskiä siitä, että ajoneuvon on palattava ainoastaan tämän uuden sijoittautumisvaatimuksen noudattamiseksi. Sijoittautumisjäsenvaltioon palaamista koskevassa vaatimuksessa ei saisi kuitenkaan edellyttää, että tietty määrä toimia on toteutettava sijoittautumisjäsenvaltiossa, tai muulla tavoin rajoittaa liikenteenharjoittajien mahdollisuutta tarjota palveluja koko sisämarkkinoilla.

- (9) Jos maantieliikenteen harjoittajan 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 maineen menettäneen liikenteestä vastaavan henkilön on odotettava, ennen kuin hänen maineensa voidaan palauttaa.
- (10) Koska kansallisten verosääntöjen vakavat rikkomiset voivat merkittävästi vaikuttaa tasapuolisen kilpailun edellytyksiin maantieliikenteen alalla, tällaiset rikkomiset olisi lisättävä hyvän maineen arvioimisen kannalta merkityksellisiin seikkoihin.
- (11) Koska maantieliikenteen alan työntekijöiden lähettämistä koskevien unionin sääntöjen, kabotaasin ja sopimusvelvoitteisiin sovellettavan lainsäädännön vakavilla rikkomisilla voi olla merkittävä vaikutus maanteiden tavaraliikenteen markkinoihin ja työntekijöiden sosiaaliseen suojeluun, tällaiset rikkomiset olisi lisättävä hyvän maineen arvioimisen kannalta merkityksellisiin seikkoihin.
- (12) Kun otetaan huomioon, kuinka tärkeää on, että kilpailu sisämarkkinoilla on tasapuolista, asiaa koskevien unionin sääntöjen, mukaan lukien markkinoille pääsyä koskevat säännöt, kuten kabotaasisäännöt, rikkomiset olisi otettava huomioon arvioitaessa liikenteestä vastaavien henkilöiden ja kuljetusyritysten hyvää mainetta. Toimivaltaa, jonka nojalla komissio määrittelee asiaankuuluvien rikkomisten vakavuusasteen, olisi selkeytettävä vastaavasti.
- (13) Kansallisilla toimivaltaisilla viranomaisilla on ollut vaikeuksia määrittää asiakirjat, joita yritykset voivat esittää vakavaraisuutensa todistamiseksi, varsinkin silloin kun varmennettua tilinpäätöstä ei ole. Vakavaraisuuden todistamiseen vaadittavia todisteita koskevia sääntöjä olisi selkeytettävä.

<sup>(6)</sup> 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).

- (14) Yrityksille, jotka harjoittavat maanteiden tavaraliikenteen harjoittajan ammattia sellaisilla moottoriajoneuvoilla tai ajoneuvoyhdistelmillä, jotka on tarkoitettu yksinomaan tavaroiden kuljettamiseen, joita käytetään kansainvälisessä liikenteessä ja joiden sallittu kokonaismassa on yli 2,5 tonnia mutta enintään 3,5 tonnia, olisi asetettava vakavaraisuuden vähimmäistaso sen varmistamiseksi, että niillä on riittävät varat harjoittaa liikennettä vakaalta pohjalta ja pitkäaikaisesti. Koska näillä ajoneuvoilla harjoitettu toiminta on kuitenkin yleensä kooltaan rajoitettua, sitä koskevien vakavaraisuusvaatimusten olisi oltava lievempiä kuin vaatimusten, joita sovelletaan liikenteenharjoittajiin, jotka käyttävät mainitun rajan ylittäviä ajoneuvoja. Ajoneuvoyhdistelmät olisi otettava huomioon määriteltäessä vaadittua vakavaraisuutta. Toimivaltaisen viranomaisen olisi sovellettava korkeampaa vakavaraisuusvaatimuksen tasoa, jos ajoneuvoyhdistelmien sallittu kokonaismassa ylittää 3,5 tonnia.
- (15) Yrityksiä koskevien tiukkojen vaatimusten ylläpitämiseksi ja luomiseksi siten, ettei aiheuteta kielteisiä vaikutuksia tieliikenteen sisämarkkinoilla, jäsenvaltioiden olisi voitava soveltaa raskaiden ajoneuvojen käyttöön viittaavia vakavaraisuusvaatimuksia niiden alueelle sijoittautuneisiin yrityksiin myös sellaisten ajoneuvojen osalta, joiden sallittu kokonaismassa on enintään 3,5 tonnia.
- (16) Jotta voidaan varmistaa luotettava maantieliikenteen ala ja parantaa julkisoikeudellisille yhteisöille maksamattomien velkojen perimistä, jäsenvaltioilla olisi oltava mahdollisuus vaatia, että julkisyhteisöjen hyväksi koituvat maksuvelvoitteet, kuten arvonlisäverovelat ja sosiaaliturvamaksut, suoritetaan ja että yrityksiin ei kohdistu menettelyjä, jotka on käynnistetty niiden varojen suojaamiseksi.
- (17) Kansallisissa sähköisissä rekistereissä olevien liikenteenharjoittajia koskevien tietojen olisi oltava mahdollisimman täydellisiä ja ajantasaisia, jotta asiaankuuluvien sääntöjen täytäntöönpanon valvonnasta vastaavat kansalliset viranomaiset saavat riittävän kuvan tarkastuksen kohteena olevista liikenteenharjoittajista. Erityisesti liikenteenharjoittajien käytössä olevien ajoneuvojen rekisterinumeroita koskevilla tiedoilla ja liikenteenharjoittajien riskiluokituksella olisi parannettava asetusten (EY) N:o 1071/2009 ja (EY) N:o 1072/2009 säännösten kansallista ja rajatylittävää täytäntöönpanoa. Kansallista sähköistä rekisteriä koskevat säännöt olisi sen vuoksi muutettava tämän mukaisesti.
- (18) Jotta voidaan varmistaa tämän asetuksen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa hyväksyä muun muassa tekniset menettelyt, jotka koskevat sähköistä tutustumista muiden jäsenvaltioiden kansallisissa sähköisissä rekistereissä oleviin tietoihin. Tähän saattaa kuulua menettelyjä, jotka ovat tarpeen sen varmistamiseksi, että toimivaltaisilla viranomaisilla on mahdollisuus päästä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/22/EY<sup>(7)</sup> 9 artiklan mukaiseen yrityksen yhdenmukaistettuun riskiluokitukseen tienvarsitarkastusten aikana. Tätä valtaa olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011<sup>(8)</sup> mukaisesti.
- (19) Asetuksen (EY) N:o 1071/2009 liitteessä IV vahvistetun vuorokautisen ajoajan ylittämistä koskevan vakavimman rikkomuksen määritelmä ei vastaa voimassa olevaa asetuksen (EY) N:o 561/2006 asiaankuuluvaa säännöstä. Kyseinen epä johdonmukaisuus johtaa epävarmuuteen ja toisistaan eroaviin käytäntöihin kansallisten viranomaisten keskuudessa, mikä aiheuttaa ongelmia kyseisten sääntöjen täytäntöönpanon valvonnassa. Kyseinen määritelmä olisi sen vuoksi selkeytettävä näiden kahden asetuksen välisen johdonmukaisuuden varmistamiseksi.
- (20) Muiden kuin jäsenvaltiosta olevien liikenteenharjoittajien vastaanottavassa jäsenvaltiossa tilapäisesti harjoittamaa kansallista liikennettä, jäljempänä 'kabotaasi', koskevien sääntöjen olisi oltava selkeitä ja yksinkertaisia ja niiden täytäntöönpanon valvonnan helppoa, ja samalla olisi säilytettävä tähän mennessä saavutettu taso sääntöjen purkamisessa.
- (21) Kabotaasiliikenteen olisi autettava lisäämään raskaiden hyötyajoneuvojen täyttöastetta ja vähentämään tyhjänäajoa, ja se olisi sallittava niin kauan, kuin sitä ei harjoiteta tavalla, joka muodostuu pysyväksi tai jatkuvaksi toiminnaksi asianomaisessa jäsenvaltiossa. Jotta varmistetaan, että kabotaasiliikennettä ei harjoiteta tavalla, josta syntyy pysyvää tai jatkuvaa toimintaa, liikenteenharjoittajien ei olisi voitava harjoittaa kabotaasiliikennettä samassa jäsenvaltiossa tietyllä ajanjaksolla sen jälkeen, kun kabotaasiliikenne on päättynyt.

<sup>(7)</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2006/22/EY, annettu 15 päivänä maaliskuuta 2006, asetusten (EY) N:o 561/2006 ja (EU) N:o 165/2014 ja direktiivin 2002/15/EY täytäntöönpanoa koskevista vähimmäisedellytyksistä siltä osin kuin on kyse tieliikenteen sosiaalilainsäädännöstä sekä neuvoston direktiivin 88/599/ETY kumoamisesta (EUVL L 102, 11.4.2006, s. 35).

<sup>(8)</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) N:o 182/2011, annettu 16 päivänä helmikuuta 2011, yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä (EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13).

- (22) Vaikka neuvoston direktiivin 92/106/ETY<sup>(9)</sup> 4 artiklassa säädetty entistä laajempi vapauttaminen asetuksen (EY) N:o 1072/2009 mukaiseen kabotaasiin verrattuna on ollut hyödyllinen yhdistettyjen kuljetusten edistämisen kannalta, ja se olisi periaatteessa säilytettävä, on tarpeen varmistaa, että sitä ei käytetä väärin. Kokemus on osoittanut, että kyseistä säännöstä on tietyissä unionin osissa järjestelmällisesti käytetty kabotaasin väliaikaisen luonteen kiertämiseksi ja perusteena ajoneuvojen jatkuvalle käytölle muussa jäsenvaltiossa kuin yrityksen sijoittautumisjäsenvaltiossa. Tällaiset hyvän kauppatavan vastaiset käytännöt johtavat sosiaaliseen polkumyyntiin ja vaarantavat kabotaasia koskevan oikeudellisen kehyksen noudattamisen. Jäsenvaltioiden olisi sen vuoksi voitava poiketa direktiivin 92/106/ETY 4 artiklasta ja soveltaa tällaisiin ongelmiin puuttumiseksi asetuksessa (EY) N:o 1072/2009 olevia kabotaasisäännöksiä ottamalla käyttöön oikeasuhteinen rajoitus, joka koskee ajoneuvojen jatkovaa käyttöä niiden alueella.
- (23) 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 pienten ja keskisuurten yritysten tarpeetonta hallinnollista taakkaa, kohdistaa valvonta paremmin suuririskisiin liikenteenharjoittajiin ja havaita vilpilliset käytännöt. Olisi selkeytettävä, millä tavoin maantieliikenteen harjoittajat voivat osoittaa kabotaasiliikennettä koskevien sääntöjen noudattamisen. Tienvarsitarkastusten olisi perustuttava kuljetusasiakirjoihin ja, jos niitä on saatavilla, ajopiirturirekistereihin. Jotta voidaan yksinkertaistaa asiaankuuluvien todisteiden toimittamista ja niiden käsittelyä toimivaltaisen viranomaisen toimesta, sähköisten kuljetustietojen käyttö ja toimittaminen olisi tunnus-tettava tavoiksi osoittaa sääntöjen noudattaminen. Tiedot olisi toimitettava muodossa, jolla varmistetaan tietojen luotettavuus ja aitous. Koska kuljetuksessa ja logistiikassa käytetään yhä enemmän tehokasta sähköistä tiedonvaihtoa, on tärkeää varmistaa johdonmukaisuus sääntelykehyksissä sekä vahvistaa hallinnollisten menettelyjen yksinkertaistamista koskevat säännöt.
- (24) Kuljetusyrityksiä sitovat kansainvälisiä kuljetuksia koskevat säännöt, ja niille aiheutuu seurauksia rikkomisista, joihin ne ovat syyllystyneet. Kuljetuspalveluja maantieliikenteen tavaraliikenteen harjoittajilta sopimussuhteisesti hankkivien yritysten väärinkäytösten estämiseksi jäsenvaltioiden olisi kuitenkin säädettävä myös selkeistä ja ennakoitavissa olevista säännöistä, jotka koskevat lähettäjiille, huolitsijoille, hankkijoille ja alihankkijoille määrättäviä seuraamuksia niissä tapauksissa, joissa ne tiesivät tai niiden olisi kaikki asiaankuuluvat seikat huomioon ottaen pitänyt tietää, että niiden tilaamiin kuljetuspalveluihin liittyy asetuksen (EY) N:o 1072/2009 rikkomista.
- (25) Euroopan työviranomaisen, jonka Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2019/1149<sup>(10)</sup> 1 artiklan 4 kohdassa säädetty toiminta-ala kattaa asetuksen (EY) N:o 1071/2009, on tärkeässä tehtävässä avustaessaan jäsenvaltioita panemaan tämän asetuksen säännöt asianmukaisesti täytäntöön. Tämä tehtävä liittyy erityisesti yhteisiin tarkastuksiin, yhteistyön helpottamiseen ja tietojenvaihtoon jäsenvaltioiden kesken, parhaiden käytäntöjen edistämiseen ja jakamiseen, valmiuksien kehittämisen tukemiseen, koulutukseen ja tiedotuskampanjoihin.
- (26) Markkinoiden kehityksen ja teknisen edistyksen huomioon ottamiseksi komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan asetuksen (EY) N:o 1071/2009 liitteitä I, II ja III sekä 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>(11)</sup> vahvistettujen periaatteiden mukaisesti. Jotta voitaisiin erityisesti varmistaa tasavertainen osallistuminen delegoitujen säädösten valmisteluun, Euroopan parlamentille ja neuvostolle toimitetaan kaikki asiakirjat samaan aikaan kuin jäsenvaltioiden asiantuntijoille, ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asiantuntijoilla on järjestelmällisesti oltava oikeus osallistua komission asiantuntijaryhmien kokouksiin, joissa valmistellaan delegoituja säädöksiä.
- (27) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän asetuksen tavoitteita eli yhdenmukaistusta tietyillä aloilla, joita ei vielä ole yhdenmukaistettu unionin oikeudessa, erityisesti kevyillä hyötyajoneuvoilla harjoitettavan kuljetuksen ja täytäntöönpanon valvontakäytäntöjen osalta, ja kilpailuolosuhteiden lähentämistä ja täytäntöönpanon

<sup>(9)</sup> Neuvoston direktiivi 92/106/ETY, annettu 7 päivänä joulukuuta 1992, tietynlaisia jäsenvaltioiden välisiä tavaroiden yhdistettyjä kuljetuksia koskevista yhteisistä säännöistä (EYVL L 368, 17.12.1992, s. 38).

<sup>(10)</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2019/1149, annettu 20 päivänä kesäkuuta 2019, Euroopan työviranomaisen perustamisesta, asetusten (EY) N:o 883/2004, (EU) N:o 492/2011 ja (EU) 2016/589 muuttamisesta ja päätöksen (EU) 2016/344 kumoamisesta (EUVL L 186, 11.7.2019, s. 21).

<sup>(11)</sup> EUVL L 123, 12.5.2016, s. 1.

valvonnan parantamista, vaan ne voidaan näiden tavoitteiden luonteen ja maantieliikenteen rajat ylittävän luonteen vuoksi saavuttaa paremmin unionin tasolla. Sen vuoksi unioni voi toteuttaa toimenpiteitä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä asetuksessa ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen näiden tavoitteiden saavuttamiseksi.

- (28) Asetukset (EY) N:o 1071/2009, (EY) N:o 1072/2009 sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 1024/2012<sup>(12)</sup> olisi sen vuoksi muutettava tämän mukaisesti,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN ASETUKSEN:

#### 1 artikla

### Asetuksen (EY) N:o 1071/2009 muuttaminen

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

- 1) Muutetaan 1 artiklan 4 kohta seuraavasti:

- a) korvataan a alakohta seuraavasti:

”a) yrityksiin, jotka harjoittavat maanteiden tavaraliikenteen harjoittajan ammattia yksinomaan sellaisilla moottoriajoneuvoilla tai ajoneuvoyhdistelmillä, joiden sallittu kokonaismassa on enintään 3,5 tonnia ja joita käytetään ainoastaan kansalliseen liikenteeseen yritysten sijoittautumisjäsenvaltiossa;”

- b) lisätään alakohta seuraavasti:

”aa) yrityksiin, jotka harjoittavat maanteiden tavaraliikenteen harjoittajan ammattia yksinomaan sellaisilla moottoriajoneuvoilla tai ajoneuvoyhdistelmillä, joiden sallittu kokonaismassa on enintään 2,5 tonnia;”

- c) korvataan b alakohta seuraavasti:

”b) yrityksiin, jotka harjoittavat ainoastaan ei-kaupallista maanteiden henkilöliikennettä tai joiden pääasiallinen toiminta on muu kuin maanteiden henkilöliikenteen harjoittaminen.”;

- d) lisätään alakohta seuraavasti:

”Sovellettaessa ensimmäisen alakohdan b alakohtaa muu kuin toisen tai omaan lukuun tapahtuva maantiekuljetus, josta ei saada suoraa tai välillistä korvausta ja joka ei tuota suoraa tai välillistä tuloa ajoneuvon kuljettajalle tai muille ja jolla ei ole yhteyttä ammatilliseen toimintaan, on katsottava yksinomaan ei-kaupalliseksi kuljetukseksi.”

- 2) Kumotaan 3 artiklan 2 kohta.

- 3) Korvataan 5 artikla seuraavasti:

#### ”5 artikla

### Sijoittautumisvaatimukseen liittyvät edellytykset

1. Täyttääkseen 3 artiklan 1 kohdan a alakohdassa säädetyn vaatimuksen

a) yrityksellä on sijoittautumisjäsenvaltiossa oltava toimipaikka, jossa sillä on saatavillaan ydinliiketoimintansa alku-peräiset asiakirjat joko sähköisessä tai muussa muodossa, erityisesti sen kuljetussopimukset, yrityksen käytössä oleviin ajoneuvoihin liittyvät asiakirjat, kirjanpitoon ja henkilöstöhallintoon liittyvät asiakirjat, työsopimukset, sosiaaliturvaan liittyvät asiakirjat, kuljettajien lähettämistä koskevia tietoja sisältävät asiakirjat, kabotaasia sekä ajo- ja lepoaikoja koskevia tietoja sisältävät asiakirjat ja muut asiakirjat, jotka toimivaltaisen viranomaisen on voitava saada käyttöönsä tarkastaakseen yrityksen tässä asetuksessa säädettyjen edellytysten noudattamisen;

b) yrityksen on sijoittautumisjäsenvaltiossa järjestettävä ajoneuvokantansa toiminta varmistaen, että yrityksen käytössä olevat, kansainvälisessä kuljetuksessa käytetyt ajoneuvot palaavat johonkin kyseisessä jäsenvaltiossa sijaitsevista toimipisteistä vähintään kahdeksan viikon kuluessa sieltä lähdöstään;

<sup>(12)</sup> 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).

- c) yrityksen on sijoittautumisjäsenvaltiossa oltava rekisteröity kyseisen jäsenvaltion yhtiörekisteriin tai vastaavaan rekisteriin aina, kun kansallinen lainsäädäntö tätä edellyttää;
- d) yrityksen on sijoittautumisjäsenvaltiossa oltava tuloverovelvollinen ja sillä on oltava voimassa oleva arvonnlisäverotunniste aina, kun kansallinen lainsäädäntö tätä edellyttää;
- e) kun lupa on myönnetty, yrityksellä on sijoittautumisjäsenvaltiossa oltava käytössään yksi tai useampi ajoneuvo, joka on rekisteröity tai otettu liikenteeseen ja jonka käytölle on annettu lupa kyseisen jäsenvaltion lainsäädännön mukaisesti siitä riippumatta, omistaako yritys nämä ajoneuvot täysin vai pitääkö se niitä hallussaan esimerkiksi lunastusoikeuden käsittävällä vuokrasopimuksella taikka vuokra- tai leasingsopimuksella;
- f) yrityksen on sijoittautumisjäsenvaltiossa hoidettava tosiasiallisesti ja yhtäjaksoisesti hallinnollista ja kaupallista toimintaansa asianmukaisilla välineillä ja toimitiloilla kyseisessä jäsenvaltiossa sijaitsevassa a alakohdassa tarkoitettussa toimipaikassa, ja johdettava kuljetustoimintaansa tosiasiallisesti ja yhtäjaksoisesti käyttäen g alakohdassa tarkoitettuja ajoneuvoja kyseisessä jäsenvaltiossa sijaitsevilla asianmukaisilla teknisillä välineillä;
- g) yrityksellä on sijoittautumisjäsenvaltiossa oltava jatkuvasti ja säännöllisesti käytettävissään e alakohdassa säädetty edellytykset täyttäviä ajoneuvoja ja kuljettajia, joilla on pysyvä asemapaikka kyseisessä jäsenvaltiossa sijaitsevassa toimipisteessä ja joiden määrä on suhteutettu yrityksen harjoittaman liikenteen määrään.
2. Edellä 1 kohdassa säädettyjen vaatimusten lisäksi jäsenvaltiot voivat vaatia, että yrityksellä on sijoittautumisjäsenvaltiossa
- a) toimintansa kokoon nähden oikeassa suhteessa oleva määrä asianmukaisesti pätevöitynyttä hallinnollista henkilöstöä tai liikenteestä vastaava henkilö, joka on tavoitettavissa tavanomaisena työaikana;
- b) toimintansa kokoon nähden oikeassa suhteessa kyseisessä jäsenvaltiossa sijaitsevaa muuta toiminnallista infrastruktuuria kuin 1 kohdan f alakohdassa tarkoitettuja teknisiä välineitä, mukaan lukien tavanomaisena työaikana avoinna oleva toimisto.”
- 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 kyseisen yrityksen, sen liikenteestä vastaavien henkilöiden, toimitusjohtajien ja muiden jäsenvaltion päättämällä tavalla asiaankuuluvien henkilöiden käyttäytyminen. Tässä artiklassa olevat viittaukset tuomioihin, seuraamuksiin tai rikkomuksiin käsittävät itse yritykselle, sen liikenteestä vastaaville henkilöille, toimitusjohtajille ja muille jäsenvaltion päättämällä tavalla asiaankuuluville henkilöille annetut tuomiot, määrätty seuraamukset tai heidän tekemänsä rikkomukset.”;
- ii) poistetaan kolmannen alakohdan a alakohdan vi alakohdasta sana ”ja”;
- iii) lisätään kolmannen alakohdan a alakohtaan alakohta seuraavasti:
- ”vii) verolainsäädäntö; ja”;
- iv) lisätään kolmannen alakohdan b alakohtaan alakohdat seuraavasti:
- ”xi) työntekijöiden lähettäminen tieliikenteen alalla;
- xii) sopimusvelvoitteisiin sovellettava laki;
- xiii) kabotaasi.”;
- b) korvataan 2 kohta seuraavasti:
- ”2. Edellä olevan 1 kohdan kolmannen alakohdan b alakohdan soveltamiseksi, kun liikenteestä vastaava henkilö tai kuljetusyritys on yhdessä tai useammassa jäsenvaltiossa tuomittu vakavasta rikoksesta taikka hänelle tai sille on määrätty seuraamus 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 toimipaikassa.
- Tapauksen mukaan liikenteestä vastaavalle henkilölle tai yrityksen muille oikeudellisille edustajille on hallinnollisen menettelyn aikana annettava oikeus esittää perustelunsa ja selityksensä.



Hallinnollisen menettelyn aikana toimivaltaisen viranomaisen on arvioitava, olisiko hyvämaineisuuden menetys yksittäisessä tapauksessa erityisolosuhteista johtuen suhteeton toimi. Toimivaltaisen viranomaisen on kyseisessä arvioinnissa otettava huomioon 1 kohdan kolmannessa alakohdassa tarkoitettujen niiden 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 päätettävä, että asianomaisella yrityksellä on edelleen hyvä maine. Tämän 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 johtaa hyvämaineisuuden menetykseen.”;

c) lisätään kohta seuraavasti:

”2 a. Komissio antaa täytäntöönpanosäädöksiä, 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 kyseisiä rikkomuksia koskevat tiedot, mukaan lukien muista jäsenvaltioista saadut tiedot, määriteltäessä 12 artiklan 1 kohdan mukaisten tarkastusten painopisteitä.

Tätä varten komissio

- a) vahvistaa yleisimpien rikkomusten luokat ja tyypit;
- b) määrittää rikkomusten vakavuuden sen mukaan, miten todennäköisesti niistä aiheutuu kuolonuhrien tai vakavien loukkaantumisten riski ja kilpailun vääristymistä maantieliikennemarkkinoilla, mukaan lukien kuljetusalan työntekijöiden työolojen heikkeneminen;
- c) säätää esiintymistiheydestä, jonka ylittyttyä toistuvia rikkomuksia on pidettävä vakavina, ottaen huomioon liikenteestä vastaavan henkilön johtamassa kuljetustoiminnassa käytettävien ajoneuvojen lukumäärän.

Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 25 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.”

5) Muutetaan 7 artikla seuraavasti:

a) korvataan 1 kohdan ensimmäinen alakohta seuraavasti:

”1. Täyttääkseen 3 artiklan 1 kohdan c alakohdassa säädetyn vaatimuksen yrityksen on pystyttävä keskeytyksettä vastaamaan taloudellisista velvoitteistaan vuotuisen tilikauden aikana. Yrityksen on osoitettava tilintarkastajan tai asianmukaisesti hyväksytyyn henkilön vahvistaman tilinpäätöksen pohjalta, että sillä on kunakin vuonna käytettävissään pääomaa ja vararahastoja yhteensä vähintään seuraavasti:

- a) 9 000 euron arvosta ensimmäisen käytössä olevan moottoriajoneuvon osalta;
- b) 5 000 euron arvosta kunkin sen lisäksi käytössä olevan moottoriajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän osalta, jonka sallittu kokonaismassa on yli 3,5 tonnia, ja
- c) 900 euron arvosta kunkin sen lisäksi käytössä olevan moottoriajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän osalta, jonka sallittu kokonaismassa on yli 2,5 tonnia mutta enintään 3,5 tonnia.

Yritysten, jotka harjoittavat maanteiden tavaraliikenteen harjoittajan ammattia yksinomaan moottoriajoneuvoilla tai ajoneuvoyhdistelmillä, joiden sallittu kokonaismassa on yli 2,5 tonnia mutta enintään 3,5 tonnia, on osoitettava tilintarkastajan tai asianmukaisesti hyväksytyyn henkilön vahvistaman vuosittaisen tilinpäätöksen pohjalta, että niillä on kunakin vuonna käytettävissään pääomaa ja vararahastoja yhteensä vähintään

- a) 1 800 euron arvosta ensimmäisen käytössä olevan ajoneuvon osalta; ja
- b) 900 euron arvosta kunkin sen lisäksi käytössä olevan ajoneuvon osalta.

Jäsenvaltiot voivat edellyttää alueelleen sijoittautuneiden yritysten osoittavan, että niillä on käytettävissään näiden ajoneuvojen osalta sama määrä pääomaa ja vararahastoja kuin ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettujen ajoneuvojen osalta. Tällaisissa tapauksissa asianomaisen jäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen on ilmoitettava komissiolle asiasta, ja komissio asettaa kyseiset tiedot julkisesti saataville.”;

b) lisätään kohta seuraavasti:

”1 a. Edellä 1 kohdassa vahvistettujen vaatimusten lisäksi jäsenvaltiot voivat vaatia, että yrityksellä, liikenteestä vastaavalla henkilöllä tai muulla jäsenvaltioiden päättämällä tavalla mahdollisesti asiaankuuluvaksi katsomalla henkilöllä ei ole jäljellä olevia muita kuin henkilökohtaisia velkoja julkisoikeudellisille yhteisöille eikä tämä ole konkurssissa tai maksukyvyttömyys- tai purkamismenettelyssä.”;

c) korvataan 2 kohta seuraavasti:

”2. Poiketen siitä, mitä 1 kohdassa säädetään, toimivaltainen viranomainen voi hyväksyä tai edellyttää, että yritys osoittaa vakavaraisuutensa yhden tai useamman pankin tai muun rahoituslaitoksen, vakuutusyhtiöt mukaan luettuina, antamalla, toimivaltaisen viranomaisen määrittämällä todistuksella, kuten pankkitakauksella tai vakuutuksella, mukaan lukien ammatillinen vastuuvakuutus, tai muulla sitovalla asiakirjalla, joka osoittaa, että yritykselle on annettu yhteisvastuullinen takaus 1 kohdassa vahvistetuille määrille.”;

d) lisätään kohta seuraavasti:

”2 a. Poiketen siitä, mitä 1 kohdassa säädetään, yrityksen rekisteröintivuotta koskevan varmennetun tilinpäätöksen puuttuessa toimivaltaisen viranomaisen on hyväksyttävä, että yritys osoittaa vakavaraisuutensa pankkitakauksen kaltaisella todistuksella, rahoituslaitoksen antamalla asiakirjalla, joka osoittaa, että yritys voi saada luottoa, tai muulla toimivaltaisen viranomaisen määrittämällä sitovalla asiakirjalla, joka osoittaa, että yrityksellä on käytettävissään 1 kohdassa vahvistetut määrät.”

6) Muutetaan 8 artikla seuraavasti:

a) korvataan 5 kohta seuraavasti:

”5. 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.”;

b) korvataan 9 kohta seuraavasti:

”9. Siirretään komissiolle valta antaa 24 a artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan liitteitä I, II ja III niiden mukauttamiseksi markkinoiden kehitykseen ja tekniseen edistykseen.”

7) Lisätään 9 artiklan kohta seuraavasti:

”Luvan myöntämiseksi maanteiden tavaraliikennettä harjoittavalle yritykselle, joka käyttää yksinomaan sellaisia moottoriajoneuvoja tai ajoneuvoyhdistelmiä, joiden sallittu kokonaismassa on enintään 3,5 tonnia, jäsenvaltiot voivat päättää vapauttaa 8 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja tutkinnosta henkilöt, jotka toimittavat todisteita siitä, että he ovat yhtäjaksoisesti hallinnoineet samantyyppistä yritystä 20 päivää elokuuta 2020 edeltäneiden 10 vuoden ajan.”

8) Kumotaan 11 artiklan 4 kohdan kolmas alakohta.

9) Muutetaan 12 artikla seuraavasti:

a) korvataan 1 kohta seuraavasti:

”1. Toimivaltaisten viranomaisten on valvottava säännöllisesti, täyttävätkö yritykset, joille ne ovat antaneet luvan harjoittaa maantieliikenteen harjoittajan ammattia, edelleen tämän asetuksen 3 artiklassa säädetty vaatimukset. Tätä varten jäsenvaltioiden on tehtävä tarkastuksia, tarvittaessa myös asianomaisen yrityksen toimipaikassa, jotka kohdennetaan yrityksiin, jotka on luokiteltu riskiryhmittä. Tätä tarkoitusta varten jäsenvaltioiden on ulotettava riskiluokitusjärjestelmä, jonka ne ovat perustaneet Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/22/EY (\*) 9 artiklan mukaisesti, koskemaan kaikkia tämän asetuksen 6 artiklassa tarkoitettuja rikkomuksia.

(\*) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2006/22/EY, annettu 15 päivänä maaliskuuta 2006, asetusten (EY) N:o 561/2006 ja (EU) N:o 165/2014 ja direktiivin 2002/15/EY täytäntöönpanoa koskevista vähimmäisedellytyksistä siltä osin kuin on kyse tieliikenteen sosiaalilainsäädännöstä sekä neuvoston direktiivin 88/599/ETY kumoamisesta (EUVL L 102, 11.4.2006, s. 35).”;



b) kumotaan 2 kohdan toinen alakohta.

10) Korvataan 13 artiklan 1 kohdan c alakohta seuraavasti:

”c) enintään kuuden kuukauden määräaika, jos vakavaraisuutta koskeva vaatimus ei ollut täyttynyt, jotta yritys voi osoittaa, että mainittu vaatimus täyttyy jälleen pysyvästi.”

11) Muutetaan 14 artikla seuraavasti:

a) lisätään 1 kohtaan alakohta seuraavasti:

”Toimivaltainen viranomainen saa palauttaa liikenteestä vastaavan henkilön hyvän maineen aikaisintaan yhden vuoden kuluttua siitä päivästä, jona hyvä maine menetettiin, ja joka tapauksessa vasta kun liikenteestä vastaava henkilö on osoittanut osallistuneensa asianmukaiseen koulutukseen vähintään kolmen kuukauden ajan tai suorittaneensa tutkinnon tämän asetuksen liitteessä I olevassa I osassa luetelluista aihepiireistä.”;

b) korvataan 2 kohta seuraavasti:

”2. Kunnes asiaankuuluvien kansallisen lainsäädännön säännösten ja tämän artiklan 1 kohdan mukainen korjaava toimenpide on toteutettu, liikenteestä vastaavan henkilön, joka on julistettu ammattiin soveltumattomaksi, 8 artiklan 8 kohdassa tarkoitettu todistus ammatillisesta pätevydestä ei ole enää voimassa missään jäsenvaltiossa.”

12) Muutetaan 16 artikla seuraavasti:

a) muutetaan 2 kohta seuraavasti:

i) korvataan c alakohta seuraavasti:

”c) hyvään maineeseen ja ammatilliseen pätevyteen liittyvien 3 artiklassa säädettyjen vaatimusten täyttämiseksi nimettyjen liikenteestä vastaavien henkilöiden nimet tai tarvittaessa laillisen edustajan nimi;”

ii) lisätään alakohdat seuraavasti:

”g) niiden ajoneuvojen rekisteritunnukset, jotka yrityksellä on käytettävissään 5 artiklan 1 kohdan g alakohdan mukaisesti;

h) yrityksen palveluksessa edellisen vuoden 31 päivänä joulukuuta olleiden työntekijöiden lukumäärä, joka kirjataan kansalliseen rekisteriin viimeistään kunkin vuoden 31 päivänä maaliskuuta;

i) yrityksen riskiluokitus direktiivin 2006/22/EY 9 artiklan 1 kohdan mukaisesti.”;

iii) korvataan toinen, kolmas ja neljäs alakohta seuraavasti:

”Ensimmäisen alakohdan a–d alakohdassa tarkoitettujen tietojen on oltava julkisesti käytettävissä henkilötietojen suoja koskevien asiaankuuluvien säännösten mukaisesti.

Jäsenvaltiot voivat säilyttää ensimmäisen alakohdan e–i alakohdassa tarkoitettuja tietoja erillisissä rekistereissä. Tällaisissa tapauksissa e ja f alakohdassa tarkoitettuja tietoja on asetettava kyseisen jäsenvaltion kaikkien toimivaltaisten viranomaisten saataville pyynnöstä tai tällaisten tietojen on oltava suoraan niiden käytettävissä. Pyydettyjä tietoja on toimitettava viiden työpäivän kuluessa pyynnön vastaanottamisesta.

Ensimmäisen alakohdan g, h ja i alakohdassa tarkoitettujen tietojen on oltava toimivaltaisten viranomaisten käytettävissä tienvarsitarkastusten aikana viimeistään 12 kuukauden kuluttua 6 kohdan nojalla annetun sellaisen täytäntöönpanosäädöksen voimaantulopäivästä, jossa täsmennetään toiminnot, joiden ansiosta tiedot asetetaan toimivaltaisten viranomaisten saataville tienvarsitarkastusten aikana.

Ensimmäisen alakohdan e–i alakohdassa tarkoitettuja tietoja ovat muiden viranomaisten kuin toimivaltaisten viranomaisten käytettävissä ainoastaan silloin, kun kyseisillä viranomaisilla 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 sen varmistamiseksi, että kaikki kansallisessa sähköisessä rekisterissä olevat tiedot ovat ajan tasalla ja paikkansa pitäviä.”;

c) lisätään 6 kohtaan alakohdat seuraavasti:

”Viimeistään 14 kuukauden kuluttua siitä, kun on annettu täytäntöönpanosäädös yhteisestä kaavasta direktiivin 2006/22/EY 9 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun riskiluokituksen laskemiseksi, komissio antaa täytäntöönpanosäädöksiä, joissa määritetään toiminnot, joiden ansiosta 2 kohdan ensimmäisen alakohdan g, h ja i alakohdassa tarkoitetut tiedot asetetaan toimivaltaisten viranomaisten saataville tienvarsitarkastusten aikana.

Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 25 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.”;

d) kumotaan 7 kohta.

13) 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 toimitettava komissiolle kansallisen yhteyspistensä nimi ja osoite viimeistään 4 päivänä joulukuuta 2011. Komissio laatii luettelon kaikista yhteyspisteistä ja toimittaa sen jäsenvaltioille.

2. Jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten on toimittava tiiviissä yhteistyössä ja annettava toisilleen nopeasti keskinäistä apua ja muuta asiaankuuluvaa tietoa tämän asetuksen täytäntöönpanon ja valvonnan helpottamiseksi.

3. Jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten on vaihdettava tietoja 6 artiklan 2 kohdassa tarkoitetuista vakavista rikkomuksista annetuista tuomioista ja niiden johdosta määrätyistä seuraamuksista. Jäsenvaltion, joka saa tiedon 6 artiklan 2 kohdassa tarkoitetusta vakavasta rikkomuksesta, josta on toisessa jäsenvaltiossa kahden viimeksi kulu-  
neen vuoden aikana annettu tuomio tai määrätty seuraamus, on kirjattava kyseinen rikkomus kansalliseen sähköiseen rekisteriinsä.

4. Jäsenvaltioiden on vastattava muiden jäsenvaltioiden kaikkien toimivaltaisten viranomaisten tietopyyntöihin ja tarkastettava ja tutkittava, täyttävätkö niiden alueelle sijoittautuneet maantieliikenteen harjoittajat 3 artiklan 1 kohdan a alakohdassa vahvistetun vaatimuksen. Tällaisiin tietopyyntöihin voi kuulua pyyntöjä saada tutustua asiakirjoihin, joita vaaditaan sen todistamiseksi, että 5 artiklassa säädetyt edellytykset täyttyvät. Jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten tietopyyntöjen on oltava asianmukaisesti perusteltuja. Pyyntöissä on tätä varten esitettävä uskottavaa näyttöä 3 artiklan 1 kohdan a alakohdan mahdollisista rikkomisista, ilmoitettava pyynnön tarkoitus ja eriteltävä pyydetty tiedot ja asiakirjat riittävän yksityiskohtaisesti.

5. Jäsenvaltioiden on toimitettava muiden jäsenvaltioiden 4 kohdan mukaisesti pyytämät tiedot 30 työpäivän kuluessa pyynnön vastaanottamisesta. Jäsenvaltiot voivat sopia keskenään lyhyemmästä määräajasta.

6. Jos pyynnön vastaanottanut jäsenvaltio katsoo, ettei pyynnölle ole riittäviä perusteita, sen on ilmoitettava tästä pyynnön esittäneelle jäsenvaltiolle 10 työpäivän kuluessa pyynnön vastaanottamisesta. Pynnön esittäneen jäsenvaltion on esitettävä lisäperusteita. Jos pyynnön esittänyt jäsenvaltio ei pysty esittämään lisäperusteita pyynnölle, pyynnön vastaanottanut jäsenvaltio voi hylätä pyynnön.

7. Jos tietopyyntöön vastaaminen tai tarkastusten ja tutkimusten suorittaminen on vaikeaa, pyynnön vastaanottaneen jäsenvaltion on ilmoitettava asiasta pyynnön esittäneelle jäsenvaltiolle kymmenen työpäivän kuluessa pyynnön vastaanottamisesta ja esitettävä syyt tähän. Asianomaisten jäsenvaltioiden on keskusteltava keskenään, jotta esiin tulleet vaikeudet saataisiin ratkaistua. Jos tietojen toimittamisessa pyynnön esittäneelle jäsenvaltiolle on jatkuvasti viivästyksiä, asiasta on tiedotettava komissiolle, ja se toteuttaa aiheelliset toimenpiteet.

8. Edellä 3 kohdassa tarkoitetun tietojenvaihdon on tapahduttava komission asetuksella (EU) N:o 1213/2010 (\*) perustetun viestinvaihtojärjestelmän eli maantiekuljetusyritysten eurooppalaisen rekisterin (ERRU) avulla. Jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten välinen hallinnollinen yhteistyö ja keskinäinen avunanto, joista säädetään 4–7 kohdassa, toteutetaan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) N:o 1024/2012 (\*\*) perustetun sisämarkkinoiden tietojenvaihtojärjestelmän (IMI) avulla. Tätä varten kukin jäsenvaltio voi nimetä 1 kohdassa tarkoitettua yhteyspisteen toimivaltaiseksi viranomaiseksi, ja sen on ilmoitettava tästä komissiolle IMIn kautta.

9. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että niille tämän artiklan nojalla toimitettuja tietoja käytetään ainoastaan siihen tarkoitukseen, johon ne on pyydetty. Henkilötietojen käsittely suoritetaan ainoastaan tämän asetuksen noudattamiseksi, ja sen on tapahduttava Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2016/679 (\*\*\*) mukaisesti.

10. Keskinäisen hallinnollisen yhteistyön ja avun on oltava maksutonta.

11. Tietopyyntö ei saa estää toimivaltaisia viranomaisia toteuttamasta asiaankuuluvan kansallisen tai unionin oikeuden mukaisesti toimenpiteitä tämän asetuksen väitety rikkomisen tutkimiseksi ja estämiseksi.

(\*) Komission asetus (EU) N:o 1213/2010, annettu 16 päivänä joulukuuta 2010, kansallisten sähköisten maantiekuljetusyrityksrekisterien yhteenliittämistä koskevista yhteisistä säännöistä (EUVL L 335, 18.12.2010, s. 21).

(\*\*) 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).

(\*\*\*) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2016/679, annettu 27 päivänä huhtikuuta 2016, luonnollisten henkilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta ja direktiivin 95/46/EY kumoamisesta (yleinen tietosuojasäätös) (EUVL L 119, 4.5.2016, s. 1)."

14) Lisätään 23 artiklaan kohdat seuraavasti:

"Poiketen siitä, mitä 1 artiklan 2 kohdassa säädetään, ennen 21 päivää toukokuuta 2022 yritykset, jotka harjoittavat kansainvälistä maanteiden tavaraliikennettä yksinomaan sellaisilla moottoriajoneuvoilla tai ajoneuvoyhdistelmillä, joiden sallittu kokonaismassa on enintään 3,5 tonnia, vapautetaan tämän asetuksen säännösten soveltamisesta, jollei sijoittautumisjäsenvaltion lainsäädännössä toisin säädetä.

Poiketen siitä, mitä 16 artiklan 2 kohdassa säädetään, vaatimusta yritysten riskiluokituksen sisällyttämisestä kansallisiin sähköisiin rekistereihin sovelletaan 14 kuukauden kuluttua direktiivin 2006/22/EY 9 artiklan 1 kohdassa tarkoitun riskiluokituksen yhteistä laskentakaavaa koskevan täytäntönnpanosäädöksen voimaantulosta."

15) Kumotaan 24 artikla.

16) Lisätään artikla seuraavasti:

"24 a artikla

#### **Siirretyn säädösvallan käyttäminen**

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

2. Siirretään komissiolle 20 päivästä elokuuta 2020 määräämättömäksi ajaksi 8 artiklan 9 kohdassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä.

3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 8 artiklan 9 kohdassa tarkoitettua säädösvallan siirron. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan tuossa päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Peruuttaminen tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona päätös julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*, tai jonakin myöhempänä, 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 olevan 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."

17) Muutetaan 25 artikla seuraavasti:

a) korvataan 2 kohta seuraavasti:

”2. Kun viitataan tähän kohtaan, sovelletaan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011 (\*) 4 artiklaa.

(\*) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 182/2011, annettu 16 päivänä helmikuuta 2011, yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä (EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13).”;

b) korvataan 3 kohta seuraavasti:

”3. Kun viitataan tähän kohtaan, sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklaa.”

18) Muutetaan 26 artikla seuraavasti:

a) korvataan otsikko seuraavasti:

”Kertomukset ja uudelleentarkastelu”;

b) korvataan 1 kohdan b alakohta seuraavasti:

”b) tämän asetuksen nojalla annettujen lupien määrä vuosittain ja tyypeittäin, määräajaksi peruutettujen lupien määrä, kokonaan peruutettujen lupien määrä, ammatin soveltumattomaksi julistamisten määrä sekä näiden päätösten perustelut. Kertomuksissa, jotka koskevat 21 päivän toukokuuta 2022 jälkeistä kautta, nämä tiedot on myös eriteltävä seuraavasti:

i) maanteiden henkilöliikenteen harjoittajat;

ii) maanteiden tavaraliikenteen harjoittajat, jotka käyttävät yksinomaan sellaisia moottoriajoneuvoja tai ajoneuvoyhdistelmiä, joiden sallittu kokonaismassa on enintään 3,5 tonnia; ja

iii) kaikki muut maanteiden tavaraliikenteen harjoittajat;”

c) lisätään kohdat seuraavasti:

”3. Jäsenvaltioiden on kahden vuoden välein annettava komissiolle kertomus pyynnöistä, joita ne ovat esittäneet 18 artiklan 4–9 kohdan mukaisesti, muilta jäsenvaltioilta saamistaan vastauksista ja toimista, joita ne ovat toteuttaneet toimitettujen tietojen perusteella.

4. Komission 3 kohdan mukaisesti keräämien tietojen ja muiden todisteiden perusteella komissio antaa Euroopan parlamentille ja neuvostolle viimeistään 21 päivänä elokuuta 2023 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.

5. Komissio arvioi tämän asetuksen täytäntöönpanoa viimeistään 21 päivänä elokuuta 2023 ja antaa Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen tämän asetuksen soveltamisesta.

6. Edellä 5 kohdassa tarkoitetun kertomuksen laatimisen jälkeen komissio arvioi tätä asetusta säännöllisesti ja toimittaa arviointien tulokset Euroopan parlamentille ja neuvostolle.

7. Edellä 5 ja 6 kohdassa tarkoitettuihin kertomuksiin liitetään tarvittaessa asiaankuuluvia lainsäädäntöehdotuksia.”

19) Muutetaan liite IV seuraavasti:

a) korvataan otsikko seuraavasti:

”**6 artiklan 2 kohdassa tarkoitetut vakavimmat rikkomukset**”;

b) korvataan 1 kohdan b alakohta seuraavasti:

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

c) korvataan 2 kohta seuraavasti:

”2. Ajopiirturin ja/tai nopeudenrajoittimen puuttuminen tai sellaisen luvattoman laitteen pitäminen ajoneuvossa ja/tai käyttö, jolla valvontalaitteen ja/tai nopeudenrajoittimen tallenteita voidaan muuttaa, taikka piirturilevyjen tai ajopiirturista ja/tai kuljettajakortista kopioitujen tietojen väärentäminen.”

#### 2 artikla

### Asetuksen (EY) N:o 1072/2009 muuttaminen

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

1) Muutetaan 1 artiklan 5 kohta seuraavasti:

a) korvataan c alakohta seuraavasti:

”c) 20 päivään toukokuuta 2022 saakka: tavarankuljetus ajoneuvoilla, joiden sallittu kokonaismassa on enintään 3,5 tonnia;”

b) lisätään alakohta seuraavasti:

”c a) 21 päivästä toukokuuta 2022 alkaen: tavarankuljetus ajoneuvoilla, joiden sallittu kokonaismassa on enintään 2,5 tonnia;”.

2) Muutetaan 4 artikla seuraavasti:

a) kumotaan 2 kohdan kolmas alakohta;

b) korvataan 4 kohta seuraavasti:

”4. Yhteisön liikenneluvan ja oikeaksi todistettujen jäljennösten on oltava liitteessä II olevan mallin mukaisia; liitteessä vahvistetaan myös yhteisön luvan käytön edellytykset. Niissä on oltava ainakin kaksi liitteessä I lueteltua turvaominaisuutta.

Sellaisten tavarankuljetukseen käytettävien ajoneuvojen osalta, joiden sallittu kokonaismassa on enintään 3,5 tonnia ja joihin sovelletaan asetuksen (EY) N:o 1071/2009 7 artiklan 1 kohdan toisessa alakohdassa vahvistettuja matalampia vakavaraisuusvaatimuksia, myöntävä viranomainen merkitsee yhteisön liikenneluvan tai sen oikeaksi todistetun jäljennöksen kohtaan ”erityisiä huomautuksia” seuraavan maininnan: ”≤ 3,5 t”.

Siirretään komissiolle valta antaa 14 b artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan liitteitä I ja II niiden mukauttamiseksi tekniikan kehitykseen.”

3) Korvataan 5 artiklan 4 kohta seuraavasti:

”4. Siirretään komissiolle valta antaa 14 b artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan liitettä III sen mukauttamiseksi tekniikan kehitykseen.”

4) Muutetaan 8 artikla seuraavasti:

a) lisätään kohta seuraavasti:

”2 a. Liikenteenharjoittajat eivät saa harjoittaa kabotaasiliikennettä samalla ajoneuvolla tai, jos kyseessä on ajoneuvoyhdistelmä, sen vetovaunulla samassa jäsenvaltiossa neljään päivään siitä, kun sen kyseisessä jäsenvaltiossa suorittama kabotaasimatka on päättynyt.”;

b) korvataan 3 kohdan ensimmäinen alakohta seuraavasti:

”3. Muun kuin jäsenvaltiosta olevan liikenteenharjoittajan vastaanottavassa jäsenvaltiossa harjoittamaa kansallista maanteiden tavaraliikennettä on pidettävä tämän asetuksen mukaisena ainoastaan, jos liikenteenharjoittaja voi esittää selvät todisteet edellisestä kansainvälisestä kuljetuksestaan sekä kustakin sitä seuraavasta kabotaasimatkasta. Siinä tapauksessa, että ajoneuvo on ollut vastaanottavan jäsenvaltion alueella kansainvälistä kuljetusta edeltävän neljän päivän jakson aikana, liikenteenharjoittajan on myös esitettävä selvät todisteet kaikista kyseisen ajanjakson aikana suoritetuista matkoista.”;

c) lisätään kohta seuraavasti:

”4 a. Edellä 3 kohdassa tarkoitetut todisteet on esitettävä tai toimitettava vastaanottavan jäsenvaltion toimivaltaiselle tarkastusviranomaiselle pyynnöstä ja tienvarsitarkastuksen aikana. Ne voidaan esittää tai toimittaa sähköisesti käyttämällä mukautettavaa ja suoraan tietokoneella tallennettavaksi ja käsiteltäväksi soveltuvaa mallipohjaa, kuten tavarannäytteen kansainvälisessä tiukuljetuksessa käytettävästä rahtisopimuksesta tehdyn yleissopimuksen (CMR) 20 päivänä helmikuuta 2008 tehdyn sähköistä rahtikirjaa (e-CMR) koskevan Geneven lisäpöytäkirjan mukaista sähköistä rahtikirjaa. Kuljettajan on saatava tienvarsitarkastuksen aikana ottaa yhteyttä pääkonttoriin, liikenteestä vastaavaan henkilöön tai muuhun henkilöön tai tahoon 3 kohdassa tarkoitettujen todisteiden toimittamiseksi ennen tienvarsitarkastuksen päättymistä.”;

d) muutetaan 5 kohta seuraavasti:

”5. Jokainen liikenteenharjoittaja, joka on sijoittautumisjäsenvaltiossa kyseisen jäsenvaltion lainsäädännön mukaisesti oikeutettu harjoittamaan toisen lukuun 1 artiklan 5 kohdan a–c a alakohdassa tarkoitettua maanteiden tavaraliikennettä, on tilanteen mukaan oikeutettu harjoittamaan samanlaista kabotaasiliikennettä tai kabotaasiliikennettä saman luokan ajoneuvoilla tässä luvussa säädettyin edellytyksin.”

5) Muutetaan 10 artikla seuraavasti

a) korvataan 3 kohdan ensimmäinen alakohta seuraavasti:

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

(\*) 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).”;

b) lisätään kohta seuraavasti:

”7. Sen lisäksi, mitä tämän artiklan 1–6 kohdassa säädetään, ja poiketen siitä, mitä direktiivin 92/106/ETY 4 artiklassa säädetään, jäsenvaltiot voivat säätää – silloin kun se on tarpeen sen välttämiseksi, että viimeksi mainittua säännöstä käytetään väärin tarjoamalla vastaanottavassa jäsenvaltiossa jäsenvaltioiden välisiin yhdistettyihin kuljetuksiin kuuluvista maantiekuljetusten alku- tai loppuosuuksista koostuvia rajoittamattomia ja jatkuvia palveluja – että tämän asetuksen 8 artiklaa sovelletaan liikenteenharjoittajiin, kun ne suorittavat tällaisia maantiekuljetusten alku- ja/tai loppuosuuksia kyseisessä jäsenvaltiossa. Jäsenvaltiot voivat tällaisten maantiekuljetusten osuuksien osalta säätää pidemmästä määräajasta kuin tämän asetuksen 8 artiklan 2 kohdassa säädetty seitsemän päivän määräaika ja lyhyemmästä määräajasta kuin tämän asetuksen 8 artiklan 2 a kohdassa säädetty neljän päivän määräaika. Tämän asetuksen 8 artiklan 4 kohdan soveltaminen tällaisiin kuljetuksiin ei vaikuta direktiivistä 92/106/ETY johtuviin vaatimuksiin. Jäsenvaltioiden, jotka hyödyntävät tässä kohdassa säädettyä poikkeusta, on ilmoitettava siitä komissiolle ennen asiaankuuluvien kansallisten toimenpiteidensä soveltamista. Niiden on tarkistettava kyseiset toimenpiteet vähintään viiden vuoden välein ja ilmoitettava kyseisen tarkistuksen tuloksista komissiolle. Niiden on asetettava säännöt, mukaan lukien asianomaisten ajanjaksojen pituus, yleisön saataville läpinäkyvällä tavalla.”

6) Lisätään artikla seuraavasti:

”10 a artikla

#### **Tarkastukset**

1. Tässä luvussa säädettyjen veloitteiden täytäntöönpanon valvonnan tehostamiseksi jäsenvaltioiden on varmistettava, että niiden alueella sovelletaan johdonmukaista kansallista valvontastrategiaa. Kyseisessä strategiassa on keskityttävä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/22/EY (\*) 9 artiklassa tarkoitettuihin yrityksiin, joilla on korkea riskiluokitus.

2. Kunkin jäsenvaltion on varmistettava, että direktiivin 2006/22/EY 2 artiklassa säädettyihin tarkastuksiin sisältyy tarvittaessa kabotaasiliikenteen tarkastus.



3. Jäsenvaltioiden on tehtävä kabotaasiliikenteeseen kohdistuvia yhteisiä tienvarsitarkastuksia vähintään kaksi kertaa vuodessa. Maantiili liikenteen alan sääntöjen täytäntöönpanon valvonnasta vastaavien kahden tai useamman jäsenvaltion kansallisten viranomaisten on tehtävä tällaisia tarkastuksia samanaikaisesti niin, että jokainen kansallinen viranomainen toimii omalla alueellaan. Jäsenvaltiot voivat yhdistää kyseiset toimet direktiivin 2006/22/EY 5 artiklassa säädettyihin toimiin. 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, asetusten (EY) N:o 561/2006 ja (EU) N:o 165/2014 ja direktiivin 2002/15/EY täytäntöönpanoa koskevista vähimmäisedellytyksistä siltä osin kuin on kyse tiili liikenteen sosiaalilainsäädännöstä sekä neuvoston direktiivin 88/599/ETY kumoamisesta (EUVL L 102, 11.4.2006, s. 35).”

7) Lisätään artikkelit seuraavasti:

”14 a artikla

#### **Vastuu**

Jäsenvaltioiden on vahvistettava säännöt lähettäville, huolitsijoille, hankkijoille ja alihankkijoille II ja III luvun noudattamatta jättämisestä määrättävistä seuraamuksista, jos ne tiesivät tai niiden olisi kaikki asiaankuuluvat seikat huomioon ottaen pitänyt tietää, että niiden tilaamiin kuljetuspalveluihin liittyi tämän asetuksen rikkomista.

14 b artikla

#### **Siirretyn säädösvallan käyttäminen**

1. Komissiolle siirrettyä valtaa antaa delegoituja säädöksiä koskevat tässä artiklassa säädetty edellytykset.
2. Siirretään komissiolle 20 päivästä elokuuta 2020 määräämättömäksi ajaksi 4 artiklan 4 kohdassa ja 5 artiklan 4 kohdassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä.
3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 4 artiklan 4 kohdassa ja 5 artiklan 4 kohdassa tarkoitettua säädösvallan siirron. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan tuossa päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Peruuttaminen tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona päätös julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*, tai jonakin myöhempanä, 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 olevan 4 artiklan 4 kohdan ja 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 määräaika jatketaan kahdella kuukaudella.

(\*) EUVL L 123, 12.5.2016, s. 1.”

8) Kumotaan 15 artikla.

9) Korvataan 17 artikla seuraavasti:

”17 artikla

#### **Raportointi ja uudelleentarkastelu**

1. Jäsenvaltioiden on viimeistään joka toisen vuoden 31 päivänä maaliskuuta ilmoitettava komissiolle niiden liikenteenharjoittajien lukumäärä, joilla kummankin edeltävän kahden vuoden 31 päivänä joulukuuta oli yhteisön liikennelupa, sekä kyseisenä päivänä liikenteessä olleita ajoneuvoja vastaava oikeaksi todistettujen jäljennösten lukumäärä. Kertomuksissa, jotka koskevat 20 päivän toukokuuta 2022 jälkeistä kautta, nämä tiedot on myös eriteltävä sen mukaan, onko kyse maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen harjoittajista, jotka harjoittavat liikennettä yksinomaan sellaisilla ajoneuvoilla, joiden sallittu kokonaismassa on enintään 3,5 tonnia, vai muista maanteiden tavaraliikenteen harjoittajista.

2. Jäsenvaltioiden on viimeistään joka toisen vuoden 31 päivänä maaliskuuta ilmoitettava komissiolle kummankin viimeksi kuluneen kahden kalenterivuoden osalta myönnettyjen kuljettajatodistusten lukumäärä sekä kummankin edeltävän kahden vuoden 31 päivänä joulukuuta liikenteessä olleiden kuljettajatodistusten kokonaismäärä. Kertomuksissa, jotka koskevat 20 päivän toukokuuta 2022 jälkeistä kautta, nämä tiedot on myös eriteltävä sen mukaan, onko kyse maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen harjoittajista, jotka harjoittavat liikennettä yksinomaan sellaisilla ajoneuvoilla, joiden sallittu kokonaismassa on enintään 3,5 tonnia, vai muista maanteiden tavaraliikenteen harjoittajista.
3. Jäsenvaltioiden on viimeistään 21 päivänä elokuuta 2022 toimitettava komissiolle 10 a artiklan mukaisesti hyväksytyt kansalliset valvontastrategiansa. Jäsenvaltioiden on viimeistään kunkin vuoden 31 päivänä maaliskuuta ilmoitettava komissiolle edellisen kalenterivuoden aikana 10 a artiklan mukaisesti suoritetuista täytäntöönpanon valvontatoimista ja niihin mahdollisesti sisältyneiden tarkastusten lukumäärästä. Näiden tietojen on sisällettävä tarkastettujen ajoneuvojen lukumäärä.
4. Komissio laatii kertomuksen unionin maantieliikennemarkkinoiden tilanteesta viimeistään 21 päivänä elokuuta 2024. Kertomuksessa on oltava arviointi markkinatilanteesta, mukaan lukien arvio tarkastusten tehokkuudesta ja alan työehtojen kehityksestä.
5. Komissio arvioi tämän asetuksen täytäntöönpanoa ja erityisesti Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) 2020/1055 (\*) käyttöön otetun 8 artiklan muutosten vaikutusta viimeistään 21 päivänä elokuuta 2023 ja antaa Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen tämän asetuksen soveltamisesta.
6. Edellä 5 kohdassa tarkoitetun kertomuksen laatimisen jälkeen komissio arvioi tätä asetusta säännöllisesti ja toimittaa arvioinnin tulokset Euroopan parlamentille ja neuvostolle.
7. Edellä 5 ja 6 kohdassa tarkoitettuihin kertomuksiin liitetään tarvittaessa asiaankuuluvia lainsäädäntöehdotuksia.

(\*) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2020/1055, annettu 15 päivänä heinäkuuta 2020, asetusten (EY) N:o 1071/2009, (EY) N:o 1072/2009 ja (EU) N:o 1024/2012 muuttamisesta niiden mukauttamiseksi maantieliikenteen alan kehitykseen (EUVL L 249, 31.7.2020, s. 17).”

### 3 artikla

#### **Asetuksen (EU) N:o 1024/2012 muuttaminen**

Lisätään asetuksen (EU) N:o 1024/2012 liitteeseen kohta seuraavasti:

”15. 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: 18 artiklan 8 kohta.

(\*) EUVL L 300, 14.11.2009, s. 51.”

### 4 artikla

#### **Voimaantulo**

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

Sitä sovelletaan 21 päivästä helmikuuta 2022.

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

Tehty Brysselissä 15 päivänä heinäkuuta 2020.

*Euroopan parlamentin puolesta*

*Puhemies*

D.M. SASSOLI

*Neuvoston puolesta*

*Puheenjohtaja*

J. KLOECKNER