

Euroopan unionin virallinen lehti

C 62 E



Suomenkielinen laitos

Tiedonantoja ja ilmoituksia

52. vuosikerta

17. maaliskuuta 2009

Ilmoitusnumero

Sisältö

Sivu

III Valmistelevat säädökset

NEUVOSTO

2009/C 62 E/01	Neuvoston 9 päivänä tammikuuta 2009 Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 251 artiklassa tarkoitettua menettelyä noudattaen vahvistama yhteinen kanta (EY) N:o 5/2007 Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen antamiseksi maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamisen edellytyksiä koskevista yhteisistä säännöistä ja neuvoston direktiivin 96/26/EY kumoamisesta ⁽¹⁾	1
2009/C 62 E/02	Neuvoston 9 päivänä tammikuuta 2009 Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 251 artiklassa tarkoitettua menettelyä noudattaen vahvistama yhteinen kanta (EY) N:o 6/2009 Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen antamiseksi kansainvälisen linja-autoliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä (uudelleenlaadittu toisinto) ⁽¹⁾	25
2009/C 62 E/03	Neuvoston 9 päivänä tammikuuta 2009 Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 251 artiklassa tarkoitettua menettelyä noudattaen vahvistama yhteinen kanta (EY) N:o 7/2009 Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen antamiseksi maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä (uudelleenlaadittu toisinto) ⁽¹⁾	46

FI

⁽¹⁾ ETA:n kannalta merkityksellinen teksti

III

(Valmistelevat säädökset)

NEUVOSTO

Neuvoston 9 päivänä tammikuuta 2009 vahvistama

YHTEINEN KANTA (EY) N:o 5/2009,

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o .../2009 antamiseksi maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamisen edellytyksiä koskevista yhteisistä säännöistä ja neuvoston direktiivin 96/26/EY kumoamisesta

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(2009/C 62 E/01)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO,
jotka

ottavat huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 71 artiklan 1 kohdan,

ottavat huomioon komission ehdotuksen,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon ⁽¹⁾,

ottavat huomioon Euroopan tietosuojavaltuutetun lausunnon ⁽²⁾

ovat kuulleet alueiden komiteaa,

noudattavat perustamissopimuksen 251 artiklassa määrättyä menettelyä ⁽³⁾

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Sellaisten maantieliikenteen sisämarkkinoiden toteuttaminen, joilla vallitsevat tasapuoliset kilpailuolosuhteet, edellyttää maanteiden tavar- tai henkilöliikenteen harjoittajan ammattiin, jäljempänä 'maantieliikenteen harjoittajan ammatti', pääsyä koskevien yhteisten sääntöjen yhdenmukaista soveltamista. Yhteiset säännöt edistävät maantieliikenteen harjoittajien korkeamman ammatillisen pätevyyden tason saavuttamista, markkinoiden järjeistämistä, palvelujen laadun paranemista maantieliikenteen harjoittajien, niiden asiakkaiden ja koko talouselämän etujen mukaista paranemista sekä liikenneturvallisuuden kohentamista. Ne edistävät myös maantieliikenteen harjoittajien sijoittautumisoikeuden tehokasta käyttöä.

- (2) Maanteiden kansallisen ja kansainvälisen tavar- ja henkilöliikenteen harjoittajien ammattiin pääsystä sekä tutkintotodistusten, todistusten ja muiden muodollista kelpoisuutta osoittavien asiakirjojen vastavuoroisesta tunnustamisesta sekä toimenpiteistä näiden liikenteenharjoittajien sijoittautumisvapauden tehokkaan käyttämisen edistämiseksi 29 päivänä huhtikuuta 1996 annetussa neuvoston direktiivissä 96/26/EY ⁽⁴⁾ on säädetty maantieliikenteen harjoittajan ammattiin pääsyä koskevista vähimmäisedellytyksistä sekä tähän tarkoitukseen tarvittavien asiakirjojen vastavuoroisesta tunnustamisesta. Saadut kokemukset, vaikutusten arviointi ja useat tutkimukset osoittavat kuitenkin, että eri jäsenvaltiot soveltavat direktiiviä sovelletaan epäyhtenäisesti. Tällä epäyhtenäisyydellä on monia haitallisia seurauksia, varsinkin kilpailun vääristyminen, markkinoiden avoimuuden ja yhtenäisen valvonnan puuttuminen sekä riski, että heikon ammatillisen pätevyyden omaavaa henkilökuntaa käyttävät yritykset saattavat rikkoa liikenneturvallisuutta koskevia ja sosiaalisia sääntöjä tai noudattaa niitä puutteellisesti, mikä saattaa vahingoittaa alan julkista kuvaa.

- (3) Nämä seuraukset ovat sitäkin haitallisempia, koska ne voivat vaarantaa maantieliikenteen sisämarkkinoiden asianmukaisen toiminnan, koska kaikilla yhteisön yrityksillä on pääsykansainvälisille tavaraliikenne- ja tiettyjen kabotaasitoimintojen markkinoille. Ainoa näille yrityksille asetettu ehto on, että niillä on yhteisön liikennelupa, jonka ne voivat saada täytettyään tieliikenteen harjoittajan ammattiin pääsyä koskevat edellytykset, jotka on säädetty maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä ... päivänä ...kuuta ... annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o .../2009 (uudelleenlaadittu toisinto) ⁽⁵⁾ ja kansainvälisen linja-autoliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä

⁽¹⁾ EUVL C 151, 17.6.2008, s. 16.

⁽²⁾ EUVL C 14, 19.1.2008, s. 1.

⁽³⁾ Euroopan parlamentin lausunto, annettu 21. toukokuuta 2008 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä), neuvoston yhteinen kanta, vahvistettu 9. tammikuuta 2009, ja Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu ... (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä). Neuvoston päätös, tehty ...

⁽⁴⁾ EYVL L 124, 23.5.1996, s. 1.

⁽⁵⁾ EUVL L ...

- ... päivänä ...kuuta ... annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o .../2009 (uudelleenlaadittu toisinto) ⁽¹⁾.
- (4) Maantieliikenteen harjoittajan ammattiin pääsyä koskevia voimassa olevia sääntöjä on siksi aiheellista uudistaa, jotta varmistetaan niiden yhdenmukaisempi ja tehokas soveltaminen. Koska näiden sääntöjen noudattaminen on tärkein edellytys yhteisön markkinoille pääsulle ja koska tätä alaa koskevat yhteisön säädökset ovat asetuksia, asetus on ilmeisesti asianmukaisin väline tieliikenteen harjoittajan ammattiin pääsyn sääntelyyn.
- (5) Jäsenvaltioiden olisi voitava mukauttaa maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamisen edellytyksiä perustamissopimuksen 299 artiklan 2 kohdassa tarkoitetuilla syrjäisimmillä alueilla niiden erityispiirteiden ja rajoitteiden vuoksi. Mainituille alueille sijoittautuneiden yritysten, jotka täyttävät maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamista koskevat edellytykset ainoastaan tällaisen mukautuksen seurauksena, ei kuitenkaan olisi voitava saada yhteisön liikennelupaa. Maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamista varten täytettävien edellytysten mukauttaminen ei saisi estää yrityksiä, jotka ovat saaneet luvan maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamiseen ja jotka noudattavat kaikkia tässä asetuksessa säädettyjä yleisiä edellytyksiä, harjoittaa liikennetoimintoja syrjäisimmillä alueilla.
- (6) Tasapuolisen kilpailun edistämiseksi maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamista koskevia yhteisiä sääntöjä olisi sovellettava mahdollisimman laajasti kaikkiin yrityksiin. Tämän asetuksen soveltamisalaa ei kuitenkaan ole tarpeen ottaa yrityksiä, jotka harjoittavat yksinomaan sellaista liikennettä, jolla on hyvin vähäinen vaikutus kuljetusmarkkinoihin.
- (7) Sijoittautumisjäsenvaltiolla olisi oltava velvollisuus tarkistaa, että yritys täyttää jatkuvasti tässä asetuksessa säädetyt edellytykset, jotta tämän jäsenvaltion toimivaltaiset viranomaiset voivat tarvittaessa päättää peruuttaa määräajaksi tai kokonaan luvat, joiden nojalla asianomainen yritys voi toimia markkinoilla. Jotta maantieliikenteen harjoittajan ammattiin pääsyä koskevia edellytyksiä voidaan noudattaa asianmukaisesti ja niitä valvoa luotettavasti, yrityksillä on oltava tosiasiallinen ja pysyvä toimipaikka.
- (8) Luonnolliset henkilöt, joilla on vaadittava hyvä maine ja ammatillinen pätevyys, olisi nimettävä selkeästi ja heidät olisi ilmoitettava toimivaltaisille viranomaisille. Näiden henkilöiden, jäljempänä 'liikenteestä vastaava henkilö', olisi oltava niitä, jotka tosiasiallisesti ja yhtäjaksoisesti johtavat yrityksen kuljetustoimintoja. On syytä täsmentää, millä edellytyksin henkilön katsotaan johtavan yhtäjaksoisesti ja tosiasiallisesti yrityksen jotain kuljetustoimintaa.
- (9) Liikenteestä vastaavan henkilön hyvämaineisuus edellyttää, ettei häntä ole tuomittu vakavista rikoksista eikä hänelle ei ole määrätty seuraamuksia erityisesti tietokuljetuksia koskevien yhteisön sääntöjen vakavien rikkomusten johdosta. Liikenteestä vastaavalle henkilölle tai maantiekuljetusyritykselle yhdessä tai useammassa jäsenvaltiossa yhteisön sääntöjen vakavimmista rikkomisista annetun tuomion tai määrättyjen seuraamusten olisi johdettava hyvämaineisuuden menettämiseen edellyttäen, että toimivaltainen viranomaislainen on varmistanut, että ennen lopullista päätöstä on suoritettu asianmukaisesti loppuun saatettu ja dokumentoitu tutkinta keskeisiä prosessuaalisia oikeuksia kunnioittaen ja että asianmukaiset muutoksenhakuoikeudet on myönnetty.
- (10) Maantiekuljetusyrityksellä on tarpeen olla vähimmäisvakuutus, joka riittää turvaamaan yrityksen toiminnan aloittamisen ja asianmukaisen hoitamisen. Pankkitakaus tai ammatillinen vastuuvakuutus saattaa olla yksinkertainen ja kustannustehokas menetelmä osoittaa varallisuusasema.
- (11) Korkean ammatillisen pätevyyden olisi parannettava maantiekuljetusalan sosioekonomista tehokkuutta. Tästä syystä liikenteestä vastaavan henkilön tehtävää hakevilla olisi oltava korkeatasoinen ammatillinen osaaminen. Tutkintojen paremman yhdenmukaisuuden varmistamiseksi ja korkealaatuisen koulutuksen edistämiseksi on asianmukaista säätää, että jäsenvaltiot voivat määritteliemiensä perusteiden mukaisesti myöntää luvat tutkinto- ja koulutuskeskuksille. Liikenteestä vastaavilla henkilöillä olisi oltava tarpeelliset tiedot sekä kansallisten että kansainvälisten kuljetustoimintojen johtamisessa. Luettelo aihepiireistä, jotka on hallittava ammatillista pätevyyttä osoittavan todistuksen saamiseksi, sekä kokeiden järjestämistä koskevat menettelyt tulevat todennäköisesti muuttamaan tekniikan kehityksen myötä, joten olisi säädettävä niiden ajantasaistamisesta. Jäsenvaltioiden olisi voitava vapauttaa tutkintojen suorittamisesta henkilöt, jotka voivat osoittaa, että heillä on jatkuvaa kokemusta kuljetustoiminnan johtamisesta.
- (12) Jotta kilpailu olisi tasapuolista ja maantiekuljetusten sääntöjä noudatettaisiin täysimääräisesti, valvonnan on oltava samantasoista kaikissa jäsenvaltioissa. Tässä suhteessa keskeisessä asemassa ovat kansalliset viranomaiset, joiden tehtävänä on yritysten ja niiden lupien voimassaolon valvonta, ja on aiheellista varmistaa, että nämä viranomaiset toteuttavat tarvittaessa sopivat toimenpiteet, etenkin peruuttamalla lupia määräajaksi tai pysyvästi taikka toteamalla toistuvasti laiminlyönteihin tai tahallisiin rikkomuksiin syyllistyneet liikenteestä vastaavat henkilöt tehtävänsä soveltumattomiksi.
- (13) Paremmiin järjestetty jäsenvaltioiden välinen hallinnollinen yhteistyö tehostaisi useissa jäsenvaltioissa toimivien yritysten valvontaa ja alentaisi hallintokustannuksia tulevaisuudessa. Sähköiset yritysrekisterit, jotka on liitetty yhteen yhteisön tasolla, ja jotka noudattavat henkilötietojen suojaa koskevia yhteisön sääntöjä, helpottaisivat

⁽¹⁾ EUVLL ...

- tällaista yhteistyötä ja alentaisivat sekä yritysten että viranomaisten valvontaan liittyviä kustannuksia. Useissa jäsenvaltioissa on jo kansallisia rekistereitä. Myös jäsenvaltioiden välistä yhteenliittämistä edistävä infrastruktuuri on jo olemassa. Sähköisten rekisterien järjestelmällisempi käyttö alentaisi siten merkittävästi valvonnasta aiheutuvia hallintokustannuksia ja parantaisi sen tehokkuutta.
- (14) Jotkin näihin kansallisiin sähköisiin rekistereihin sisältyvät tiedot rikkomuksista ja seuraamuksista ovat henkilökohtaisia. Tästä syystä jäsenvaltioiden olisi toteutettava tarvittavat toimenpiteet varmistaakseen, että yksilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä ja näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta 24 päivänä lokakuuta 1995 annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 95/46/EY⁽¹⁾ noudatetaan erityisesti siltä osin kuin kyse on henkilötietojen käsittelyn viranomaisvalvonnasta, rekisteriin merkittyjen henkilöiden oikeudesta saada tietoa sekä heidän oikeudestaan päästä käsiksi tietoihin ja oikeudestaan vastustaa käsittelyä. Tämän asetuksen soveltamiseksi tämäntyyppisiä tietoja näyttäisi olevan tarpeen säilyttää vähintään kahden vuoden ajan, jotta estetään lupansa menettäneiden yritysten sijoittautuminen muihin jäsenvaltioihin.
- (15) Kansallisten sähköisten rekisterien asteittainen yhteenliittäminen on välttämätöntä nopean ja tehokkaan tiedonvaihdon mahdollistamiseksi jäsenvaltioiden välillä ja sen takaamiseksi, ettei maantielikenteen harjoittajan ammatin harjoittajilla ole houkutusta vakaviin rikkomuksiin tai ottaa tällaisten rikkomusten riskiä muissa jäsenvaltioissa kuin sijoittautumisjäsenvaltiossaan. Yhteenliittäminen edellyttää vaihdettavien tietojen tarkan muodon ja tiedonvaihdon teknisten menettelyjen yhteistä määrittelyä.
- (16) Jotta jäsenvaltioiden välinen tiedonvaihto olisi tehokasta, olisi nimettävä kansalliset yhteyspisteet ja määriteltävä tietyt ainakin määräaikoja ja toimitettavien tietojen luonnetta koskevat yhteiset menettelyt.
- (17) Sijoittautumisvapauden helpottamiseksi olisi sen jäsenvaltion, jossa liikenteestä vastaava henkilö on aiemmin oleskellut, toimivaltaisten viranomaisten antamien asianmukaisten asiakirjojen esittäminen hyväksyttävä riittäväksi todisteeksi hyvämaineisuudesta tieliikenteen harjoittajan ammattiin pääsyyllä sijoittautumisjäsenvaltiossa edellyttäen, ettei kyseisiä henkilöitä ole todettu soveltumattomiksi harjoittamaan mainittua ammattia niissä muissa jäsenvaltioissa.
- (18) Sijoittautumisvapauden helpottamiseksi sijoittautumisjäsenvaltion olisi hyväksyttävä riittäväksi todisteeksi ammatillisesta pätevyydestä yhteisen mallin mukainen todistus, joka on annettu tämän asetuksen säännösten mukaisesti.
- (19) Tämän asetuksen soveltamista on tarpeen seurata tiiviimmin yhteisön tasolla. Tätä varten komissiolle on toimitettava säännöllisesti maantiekuljetusalan yritysten
- hyvämaineisuutta, vakavaraisuutta ja ammatillista pätevyyttä koskevia kertomuksia, jotka on laadittu kansallisten rekisterien perusteella.
- (20) Jäsenvaltioiden olisi säädettävä tämän asetuksen rikkomiseen sovellettavista seuraamuksista. Näiden seuraamusten olisi oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia.
- (21) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän asetuksen tavoitetta, joka on maantielikenteen harjoittajanimattiin pääsyä koskevien sääntöjen uudenaikaistaminen, jotta varmistetaan, että näitä sääntöjä sovelletaan yhdenmukaisemmin ja tehokkaammin jäsenvaltioissa, vaan ne voidaan saavuttaa paremmin yhteisön tasolla, joten yhteisö voi toteuttaa toimenpiteitä perustamissopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä asetuksessa ei ylitetä sitä, mikä on näiden tavoitteiden saavuttamiseksi tarpeen.
- (22) Tämän asetuksen täytäntöönpanemiseksi tarvittavista toimenpiteistä olisi päätettävä menettelystä komissiolle siirrettyä täytäntöönpanovaltaa käytettäessä 28 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyn neuvoston päätöksen 1999/468/EY⁽²⁾ mukaisesti.
- (23) Komissiolle olisi erityisesti siirrettävä toimivalta laatia luettelo sellaisten rikkomusten luokista, tyypeistä ja vakavuusasteista, joiden vuoksi maantielikenteen harjoittaja menettää hyvän maineen, mukauttaa tekniikan kehitykseen tämän asetuksen liite I, joka koskee tietoja, jotka jäsenvaltioiden on otettava huomioon ammatillisen pätevyyden tunnustamisessa, ja liite II, jossa on ammatillista pätevyyttä osoittavan todistuksen malli, sekä laatia luettelo rikkomuksista, jotka liitteessä IV mainittujen lisäksi voivat johtaa hyvämaineisuuden menettämiseen. Koska nämä toimenpiteet ovat laajakantoisia ja niiden tarkoituksena on muuttaa tämän asetuksen muita kuin keskeisiä osia, myös täydentämällä sitä uusilla muilla kuin keskeisillä osilla, ne on hyväksyttävä päätöksen 1999/468/EY 5 a artiklassa säädetyä valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.
- (24) Direktiivi 96/26/EY olisi kumottava,

OVAT ANTANEET TÄMÄN ASETUKSEN:

I LUKU

YLEISET SÄÄNNÖKSET

1 artikla

Kohde ja soveltamisala

1. Tällä asetuksella säännellään maantielikenteen harjoittajan ammattiin pääsyä ja tämän ammatin harjoittamista.

⁽¹⁾ EYVL L 281, 23.11.1995, s. 31.

⁽²⁾ EYVL L 184, 17.7.1999, s. 23.

2. Tätä asetusta sovelletaan kaikkiin yhteisöön sijoittautuneisiin yrityksiin, jotka harjoittavat maantielikenteen harjoittajan ammattia. Sitä sovelletaan myös yrityksiin, jotka aikovat ryhtyä harjoittamaan maantielikenteen harjoittajan ammattia. Viitauksen, jotka koskevat yrityksiä, jotka harjoittavat maantielikenteen harjoittajan ammattia, katsotaan tarvittaessa käsittävän viitauksen yrityksiin, jotka aikovat ryhtyä harjoittamaan tällaista ammattia.

3. Perustamissopimuksen 299 artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen alueiden osalta asianomaiset jäsenvaltiot voivat mukauttaa maantielikenteen harjoittajan ammatin harjoittamiselle asetettavia edellytyksiä, mikäli niille sijoittautuneet yritykset harjoittavat toimintaa pelkästään näillä alueilla.

4. Poiketen siitä, mitä 2 kohdassa säädetään, tätä asetusta ei, ellei kansallisessa lainsäädännössä toisin säädetä, sovelleta:

a) yrityksiin, jotka harjoittavat maanteiden tavaraliikenteen harjoittajan ammattia yksinomaan sellaisilla moottoriajoneuvoilla tai ajoneuvoyhdistelmillä, joiden sallittu paino on enintään 3,5 tonnia. Jäsenvaltiot voivat kuitenkin alentaa tätä rajaa joko kaikkien tai joidenkin maantiekuljetusluokkien osalta;

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

c) yrityksiin, jotka harjoittavat maantielikenteen harjoittajan ammattia yksinomaan moottoriajoneuvoilla, joiden suurin sallittu nopeus on enintään 40 kilometriä tunnissa.

5. Jäsenvaltiot voivat jättää tämän asetuksen kaikkien tai joidenkin säännösten soveltamisalan ulkopuolelle maantielikenteen harjoittajat, jotka harjoittavat ainoastaan kansallista liikennettä, jolla on kuljetusmarkkinoihin vain vähäinen vaikutus

a) kuljetettujen tavaroiden luonteen, tai

b) lyhyen kuljetusmatkan vuoksi.

2 artikla

Määritelmät

Tässä asetuksessa tarkoitetaan

1) 'maantielikenteen harjoittajan ammatilla' maanteiden henkilöliikenteen harjoittajan ammattia tai maanteiden tavaraliikenteen harjoittajan ammattia;

2) 'maanteiden tavaraliikenteen harjoittajan ammatilla' yrityksen moottoriajoneuvoilla tai ajoneuvoyhdistelmillä toisen lukuun tai palkkiota vastaan harjoittamaa tavarankuljetusta;

3) 'maanteiden henkilöliikenteen harjoittajan ammatilla' yrityksen harjoittamaa toimintaa joko suuren yleisön tai tiet-

tyjen käyttäjäryhmien kuljettamiseksi matkustajan tai kuljetuksen järjestäjän suorittamaa maksua vastaan yli yhdeksän henkilön, kuljettaja mukaan lukien, kuljettamiseen rakennetulla ja varustetulla sekä tähän käyttöön tarkoitettulla moottoriajoneuvolla;

4) 'yrityksellä' joko matkustajaliikennettä harjoittavaa voittoa tavoittelevaa tai tavoittelematonta luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä taikka voittoa tavoittelevaa tai tavoittelematonta yhteisöä tai henkilöryhmää, joka ei ole oikeushenkilö, taikka julkista elintä, joka on joko itse oikeushenkilö tai joka on sellaisen viranomaisen alainen, joka on oikeushenkilö, tai rahtiliikennettä kaupallisessa tarkoituksessa harjoittavaa luonnollista tai oikeushenkilöä;

5) 'liikenteestä vastaavalla henkilöllä' yrityksen palveluksessa olevaa luonnollista henkilöä, tai, jos yritys on luonnollinen henkilö, tätä henkilöä tai, kun tätä edellytetään, toista luonnollista henkilöä, jonka asianomainen yritys on nimennyt sopimuksella ja joka johtaa tosiasiallisesti ja yhtäjaksoisesti yrityksen kuljetustoimintaa;

6) 'luvalla harjoittaa maantielikenteen harjoittajan ammattia' hallinnollista päätöstä, jolla tässä asetuksessa säädetty edellytykset täyttävälle yritykselle annetaan lupa harjoittaa maantielikenteen harjoittajan ammattia;

7) 'toimivaltaisella viranomaisella' jäsenvaltion kansallista, alueellista tai paikallista viranomaista, joka maantielikenteen harjoittajan ammatin harjoittamista koskevan luvan antamista varten tarkistaa, täyttääkö yritys tässä asetuksessa säädetty edellytykset, ja jolla on valtuudet myöntää lupa harjoittaa maantielikenteen harjoittajan ammattia tai peruuttaa se määräajaksi tai kokonaan;

8) 'sijoittautumisjäsenvaltiolla' jäsenvaltiota, johon yritys on sijoittautunut, riippumatta siitä, onko yrityksen liikenteestä vastaava henkilö jostakin muusta maasta.

3 artikla

Maantielikenteen harjoittajan ammatin harjoittamista koskevat vaatimukset

1. Yrityksen, joka harjoittaa maantielikenteen harjoittajan ammattia, on oltava:

a) tosiasiallinen ja pysyvä toimipaikka jossain jäsenvaltiossa;

b) hyvä maine;

c) asianmukainen vakavaraisuus;

d) vaadittava ammatillinen pätevyys.

2. Jäsenvaltiot voivat päättää asettaa lisävaatimuksia, joiden on oltava oikeasuhteisia ja syrjimättömiä ja jotka yritysten on täytettävä voidakseen saada luvan harjoittaa maantielikennettä.

4 artikla

Liikenteestä vastaava henkilö

1. Yrityksen, joka harjoittaa maantieliikenteen harjoittajan ammattia, on nimettävä vähintään yksi luonnollinen henkilö, liikenteestä vastaava henkilö, joka täyttää 3 artiklan 1 kohdan b ja d alakohdassa säädetty vaatimukset ja:

- a) joka johtaa tosiasiallisesti ja yhtäjaksoisesti yrityksen kuljetustoimintoja;
- b) jolla on tosiasiallinen yhteys yritykseen esimerkiksi sen työntekijänä, johtajana, omistajana tai osakkeenomistajana tai sen hallinnoijana tai, jos yritys on luonnollinen henkilö, joka on tämä sama henkilö, ja
- c) jonka asuinpaikka on yhteisössä.

2. Jos yritys ei täytä 3 artiklan 1 kohdan d alakohdassa säädettyä ammatillista pätevyyttä koskevaa vaatimusta, toimivaltainen viranomainen voi antaa sille luvan harjoittaa maantieliikenteen harjoittajan ammattia ilman tämän artiklan 1 kohdan mukaisesti nimettyä liikenteestä vastaavaa henkilöä sillä edellytyksellä, että:

- a) yritys nimeää luonnollisen henkilön, jonka asuinpaikka on yhteisössä ja joka täyttää 3 artiklan 1 kohdan b ja d alakohdassa säädetty vaatimukset ja joka on sopimuksen nojalla valtuutettu hoitamaan liikenteestä vastaavan henkilön tehtäviä yrityksen lukuun;
- b) yrityksen ja a alakohdassa tarkoitetun henkilön välisessä sopimuksessa määritellään tehtävät, jotka asianomaisen henkilön on suoritettava tosiasiallisesti ja jatkuvasti, ja ilmoitetaan hänen vastuunsa liikenteestä vastaavana henkilönä. Sopimuksessa määriteltäviin tehtäviin kuuluvat erityisesti ne, jotka liittyvät ajoneuvojen huollosta vastaamiseen, kuljetussopimusten ja -asiakirjojen tarkistamiseen, peruskirjanpitoon, lastien tai tehtävien jakamiseen kuljettajille ja ajoneuvoille sekä turvallisuusmenettelyjen tarkistamiseen;
- c) edellä a kohdassa tarkoitettu henkilö voi hoitaa liikenteestä vastaavana henkilönä enintään neljän eri yrityksen kuljetustoimintoja, joihin käytetään yhteensä enintään 50:tä ajoneuvoa. Jäsenvaltiot voivat päättää alentaa niiden yritysten määrää ja/tai ajoneuvojen kokonaismäärää, joita tämä henkilö voi hoitaa; ja
- d) edellä a alakohdassa tarkoitettu henkilö suorittaa määritellyt tehtävät ainoastaan yrityksen edun nimissä, ja hänen vastuunsa toteutetaan niistä yrityksistä riippumattomalla tavalla, joiden toimeksiannosta yritys suorittaa kuljetuksia.

3. Jäsenvaltiot voivat päättää, että 1 kohdan mukaisesti nimettyä liikenteestä vastaavaa henkilöä ei tämän lisäksi saa nimetä 2 kohdan mukaisesti, tai että hänet voidaan nimetä tällä tavoin ainoastaan sellaista yritysten tai ajoneuvojen määrää varten, joka on alhaisempi kuin 2 kohdan c alakohdassa tarkoitettu.

4. Yrityksen on ilmoitettava nimetty yksi tai useampi liikenteestä vastaava henkilö toimivaltaiselle viranomaiselle.

II LUKU

3 ARTIKLASSA ASETETTUIJEN VAATIMUSTEN TÄYTTÄMISEN EDELLYTYKSET

5 artikla

Sijoittautumisvaatimukseen liittyvät edellytykset

Täyttääkseen 3 artiklan 1 kohdan a alakohdassa säädetyn vaatimuksen yrityksellä on asianomaisessa jäsenvaltiossa

- a) oltava tässä jäsenvaltiossa sijaitseva toimipaikka, jonka tiloissa se voi antaa toimivaltaisen viranomaisen pyynnöstä saataville yrityksen asiakirjoja, erityisesti kaikkia kirjanpitoon ja henkilöstöhallintoon liittyviä asiakirjoja, ajo- ja lepoaikoja koskevia tietoja sisältäviä asiakirjoja sekä muita asiakirjoja, jotka toimivaltaisen viranomaisen on voitava saada käyttöönsä tarkistaakseen tässä asetuksessa säädettyjen edellytysten noudattamisen. Jäsenvaltiot voivat edellyttää, että tällaiset asiakirjat ovat niiden alueella olevien toimipaikkojen tiloissa jatkuvasti saatavilla;
- b) oltava, kun lupa on myönnetty, käytössään yksi tai useampi ajoneuvo, joka on rekisteröity tai otettu muulla tavoin liikenteeseen kyseisen jäsenvaltion lainsäädännön mukaisesti siitä riippumatta omistaako yritys nämä ajoneuvot joko täysin vai onko pitääkö se niitä hallussaan esimerkiksi lunastusoikeuden käsittävällä vuokrasopimuksella taikka vuokra- tai leasing sopimuksella;
- c) lisäksi yrityksen on ohjattava tosiasiallisesti ja yhtäjaksoisesti liikennöintiään tarvittavin välinein kyseisessä jäsenvaltiossa sijaitsevalla varikolla.

6 artikla

Hyvämaineisuutta koskevaan vaatimukseen liittyvät edellytykset

1. Täyttääkseen 3 artiklan 1 kohdan b alakohdassa säädetyn vaatimuksen ja jollei tämän artiklan 2 kohdasta muuta johdu, jäsenvaltioiden on määriteltävä edellytykset, jotka yrityksen ja liikenteestä vastaavan henkilön on täytettävä tämän asetuksen mukaisesti täyttääkseen hyvämaineisuutta koskevan vaatimuksen.

Ratkaistessaan, onko yritys täyttänyt hyvämaineisuutta koskevan vaatimuksen, jäsenvaltioiden on otettava huomioon yrityksen, sen liikenteestä vastaavien henkilöiden ja muiden mahdollisten jäsenvaltion päättämällä tavalla asiaankuuluvien henkilöiden käyttäytyminen. Tässä artiklassa olevat viittaukset tuomioihin, määrättyihin seuraamuksiin tai yrityksen tekemiin rikkomuksiin käsittävät itse yritykselle, sen liikenteestä vastaaville henkilöille ja muille mahdollisille jäsenvaltion päättämällä tavalla asiaankuuluville henkilöille annetut tuomiot, määrätty seuraamukset tai heidän tekemänsä rikkomukset.

Edellä ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettuihin edellytyksiin on sisällyttävä vähintään seuraavat:

- a) ei ole pakottavia syitä epäillä liikenteestä vastaavan henkilön tai kuljetusyrityksen hyvämaineisuutta esimerkiksi seuraavilla aloilla voimassa olevien kansallisten sääntöjen vakavasta rikkomuksista annettujen tuomioiden tai määrättyjen seuraamusten perusteella:
 - i) kauppaoikeus,
 - ii) maksukyvyttömyyslainsäädäntö,
 - iii) tässä ammatissa sovellettavat palkka- ja työsuhteen ehdot,
 - iv) tieliikenne,
 - v) ammatillinen vastuu; ja
- b) liikenteestä vastaavaa henkilöä tai kuljetusyritystä ei ole tuomittu yhdessä tai useammassa jäsenvaltiossa tai hänelle tai sille ei ole määrätty seuraamuksia yhteisön sääntöjen vakavasta rikkomuksista, jotka koskevat erityisesti seuraavia:
 - i) kuljettajien ajo- ja lepoajat, työajat sekä valvontalaitteiden asentaminen ja käyttö;
 - ii) kansainvälisessä liikenteessä käytettävien hyötyajoneuvojen suurimmat painot ja mitat;
 - iii) kuljettajien perustason pätevyys ja jatkokoulutus;
 - iv) hyötyajoneuvojen liikennekelppoisuus mukaan lukien moottoriajoneuvojen pakolliset katsastukset;
 - v) pääsy maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille tai, tapauksesta riippuen, pääsy maanteiden henkilöliikenteen markkinoille;
 - vi) vaarallisten aineiden maantiekuljetusten turvallisuus;
 - vii) nopeudenrajoittimien asentaminen ja käyttö tietyissä ajoneuvoluokissa;
 - viii) ajokortti;
 - ix) ammattiin pääsy;
 - x) eläinkuljetukset.

2. Edellä olevan 1 kohdan kolmannen alakohdan b alakohdan soveltamiseksi:

- a) Kun liikenteestä vastaava henkilö tai kuljetusyritys on yhdessä tai useammassa jäsenvaltiossa tuomittu tai niille on määrätty seuraamuksia jostain liitteessä IV säädetyistä yhteisön sääntöjen vakavammista rikkomuksista, sijoittautumisjäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen on toteuttava sopivalla tavalla ja ripeästi asianmukaisesti päätökseen saatettava hallinnollinen menettely, mukaan lukien tarvittaessa tarkastus asianomaisen yrityksen tiloissa.

Menettelyn perusteella ratkaistaan, onko hyvämaineisuuden menetys asianomaisessa tapauksessa erityiset olosuhteet huomioon ottaen suhteeton toimi. Tällainen ratkaisu on perusteltava asianmukaisesti.

Jos toimivaltainen viranomainen katsoo, että hyvämaineisuuden menetys olisi suhteeton toimi, se voi todeta, että hyvämaineisuus ei ole kärsinyt. Tällöin perustelut kirjataan

kansalliseen rekisteriin. Tällaisten päätösten määrä ilmoitetaan 26 artiklan 1 kohdassa tarkoitettussa kertomuksessa.

Jos toimivaltainen viranomainen ei katso, että hyvämaineisuuden menetys olisi suhteeton toimi, tuomio ja seuraamus johtavat hyvämaineisuuden menetykseen.

- b) Komissio hyväksyy luettelon sellaisista yhteisön sääntöjen rikkomusten luokista, tyypeistä ja vakavuusasteista, jotka liitteessä IV olevien lisäksi voivat johtaa hyvämaineisuuden menetykseen. Jäsenvaltioiden on otettava huomioon näitä rikkomuksia koskevat tiedot, mukaan lukien muista jäsenvaltiosta saadut tiedot, kun ne määrittelevät tarkastusten painopisteitä 12 artiklan 1 kohdan mukaisesti.

Toimenpiteet, joiden tarkoituksena on muuttaa tämän asetuksen muita kuin keskeisiä osia täydentämällä sitä ja jotka liittyvät tähän luetteloon, hyväksytään 25 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.

Tätä varten komissio:

- i) vahvistaa yleisimmin esiintyvät rikkomusten luokat ja tyypit;
- ii) määrittelee rikkomusten vakavuusasteet sen perusteella, miten todennäköisesti ne aiheuttavat kuoleman tai vakavan vammautumisen vaaran; ja
- iii) säätää esiintymistiheydestä, jonka ylityttyä toistuvia rikkomuksia pidetään vakavina, ottaen huomioon liikenteestä vastaavan henkilön johtamaan kuljetustoimintaan käytettävien kuljettajien lukumäärän.

3. Edellä 3 artiklan 1 kohdan b alakohdassa säädetyin vaatimuksen ei katsota täyttyvän, ennen kuin voimassa olevien kansallisten säännösten nojalla on toteutettu korjaava tai muu vaikutukseltaan vastaava toimenpide.

7 artikla

Vakavaraisuusvaatimukseen liittyvät edellytykset

1. Täyttääkseen 3 artiklan 1 kohdan c alakohdassa säädetyin vaatimuksen yrityksen on pystyttävä keskeytyksettä vastaamaan taloudellisista velvoitteistaan vuotuisen tilikauden aikana. Tätä varten yrityksen on osoitettava tilintarkastajan tai asianmukaisesti hyväksytyin henkilön vahvistaman vuosittaisen tilinpäätöksen pohjalta, että sillä on kunakin vuonna käytössään pääomaa ja vararahastoja yhteensä vähintään 9 000 euron arvosta, kun käytössä on vain yksi ajoneuvo, ja vähintään 5 000 euron arvosta kunkin sen lisäksi käytetyn ajoneuvon osalta.

Tämän asetuksen soveltamiseksi euron arvo niiden jäsenvaltioiden rahayksikköinä, jotka eivät osallistu Euroopan rahaliiton kolmanteen vaiheeseen, vahvistetaan viiden vuoden välein. Sovellettavina kursseina käytetään lokakuun ensimmäisenä työpäivänä todettuja ja Euroopan unionin virallisessa lehdessä julkaistuja kursseja. Ne tulevat voimaan seuraavan kalenterivuoden tammikuun 1 päivänä.

Ensimmäisessä alakohdassa tarkoitetut kirjanpitoerät on ymmärrettävä siten kuin ne määritellään yhtiömuodoltaan tietynlaisten yhtiöiden tilinpäätöksistä perustamissopimuksen 54 artiklan 3 kohdan g alakohdan nojalla 25 päivänä heinäkuuta 1978 annetussa neljännessä neuvoston direktiivissä 78/660/ETY⁽¹⁾.

2. Poiketen siitä, mitä 1 kohdassa säädetään, toimivaltainen viranomaisena voi hyväksyä tai edellyttää, että yritys osoittaa vakavaraisuutensa esimerkiksi yhden tai useamman pankin tai muun rahoituslaitoksen, vakuutusyhtiöt mukaan luettuina, antamalla todistuksella, esimerkiksi ammatillisella vastuuvakuutuksella, joka osoittaa, että yritykselle on annettu yhteisvastuullinen takaus 1 kohdan ensimmäisessä alakohdassa vahvistetuille määrittelyille. Jäsenvaltiot voivat päättää, että takaukseen voidaan vedota sen toimivaltaisen viranomaisen suostumuksella, joka antaa luvan maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamiseen, ja ettei sitä voida vapauttaa ilman tuon toimivaltaisen viranomaisen suostumusta.

3. Edellä 1 kohdassa tarkoitetun tilinpäätöksen ja 2 kohdassa tarkoitetun takauksen, jotka on tarkastettava, on kuuluttava taloudelliselle yksikölle, joka on sijoittautunut sen jäsenvaltion alueelle, jossa lupaa haetaan, eikä mahdollisille muille taloudellisille yksiköille, jotka ovat sijoittautuneet jonkin muun jäsenvaltion alueelle.

8 artikla

Ammatillista pätevyyttä koskevaan vaatimukseen liittyvät edellytykset

1. Täyttääkseen 3 artiklan 1 kohdan d alakohdassa säädetyn vaatimuksen asianomaisella yhdellä tai useammalla henkilöllä on oltava liitteessä I olevassa I osassa säädettyä tasoa vastaavat tiedot kyseisessä osassa luetelluissa aihepiireissä. Tiedot osoitetaan suorittamalla pakollinen kirjallinen tutkinto, jota voidaan täydentää suullisella tutkinnolla, jos jäsenvaltio niin päättää. Nämä tutkinnot järjestetään liitteessä I olevan II osan mukaisesti. Tätä varten jäsenvaltiot voivat päättää määrätä tutkintoa edeltävän koulutuksen pakolliseksi.

2. Ainoastaan jäsenvaltion määrittelemiensä perusteiden mukaisesti tätä tarkoitusta varten asianmukaisesti hyväksymät viranomaiset tai laitokset saavat järjestää 1 kohdassa tarkoitettuja kirjallisia ja suullisia tutkintoja ja antaa niistä todistuksia. Jäsenvaltioiden on tarkistettava säännöllisesti, että nämä viranomaiset tai laitokset järjestävät tutkinnot liitteessä I vahvistetujen edellytysten mukaisesti.

3. Jäsenvaltiot voivat määrittelemiensä perusteiden pohjalta hyväksyä asianmukaisesti laitoksia antamaan hakijoille korkealaatua koulutusta, jotta he voivat valmistautua tehokkaasti tutkintoon, sekä jatkokoulutusta, jotta liikenteestä vastaaville henkilöille koulutusta, jotta he voivat halutessaan saattaa tietonsa ajan tasalle.

4. Jäsenvaltio voi vapauttaa tiettyjen korkea-asteen ja teknisen alan tutkintotodistusten haltijat tutkinnosta tutkintotodistuksiin sisältyvien aihepiirien osalta, jos tutkintotodistukset on annettu kyseisessä jäsenvaltiossa ja ne osoittavat tietämystä kaikista

liitteessä I luetelluista aihepiireistä, ja jäsenvaltio on nimennyt ne erityisesti tätä tarkoitusta varten. Vapauttaminen koskee ainoastaan niitä liitteen I osia, joiden osalta tutkintotodistukset kattavat kaikki kunkin osan otsikon alla luetellut aihepiirit.

Jäsenvaltio voi vapauttaa tutkintojen tietyistä osista kyseisessä jäsenvaltiossa kansallisen liikenteen harjoittamista varten voimassa olevien ammatillista pätevyyttä osoittavien todistusten haltijat.

5. Ammatillinen pätevyys on osoitettava 2 kohdassa tarkoitetun viranomaisen tai laitoksen antamalla todistuksella. Todistusta ei voi siirtää toiselle henkilölle. Todistus laaditaan liitteissä II ja III olevan mallin mukaisesti, ja siinä on oltava sen asianmukaisesti hyväksytyin viranomaisen tai laitoksen leima ja allekirjoitus, joka on myöntänyt todistuksen.

6. Komissio mukauttaa liitteet I, II ja III tekniikan kehitykseen. Toimenpiteet, joiden tarkoituksena on muuttaa tämän asetuksen muita kuin keskeisiä osia, hyväksytään 25 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.

7. Komissio edistää ja helpottaa koulutusta, tutkintoja ja hyväksyntää koskevaa jäsenvaltioiden välistä kokemusten ja tietojen vaihtoa, myös sen mahdollisesti nimeämien elinten avulla.

9 artikla

Tutkinnosta vapauttaminen

Jäsenvaltiot voivat päättää vapauttaa 8 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua saamiseksi vaaditusta tutkinnosta henkilöt, jotka voivat osoittaa johtaneensa yhtäjaksoisesti maanteiden tavaraliikenteen yritystä tai maanteiden henkilöliikenteen yritystä jossakin jäsenvaltiossa 15:n vuoden ajan ennen ... päivää ...kuuta ... (*).

III LUKU

LUPIEN MYÖNTÄMINEN JA VALVONTA

10 artikla

Toimivaltaiset viranomaiset

1. Kunkin jäsenvaltion on nimettävä yksi tai useampi toimivaltainen viranomaisena, joka huolehtii tämän asetuksen asianmukaisesta täytäntöönpanosta. Toimivaltaisilla viranomaisilla on oltava valtuudet:

- käsitellä yritysten tekemiä hakemuksia;
- antaa lupa maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamiseen sekä peruuttaa tällainen lupa määräajaksi tai kokonaan;
- julistaa luonnollinen henkilö soveltumattomaksi johtamaan yrityksen kuljetustoimintaa liikenteestä vastaavana henkilönä;
- suorittaa tarkastuksia, jotka ovat tarpeen sen tarkistamiseksi, että yritys täyttää 3 artiklassa säädetty vaatimukset.

(¹) EYVL L 222, 14.8.1978, s. 11.

(*) Lisätään tämän asetuksen voimaantulopäivä.

2. Toimivaltaisten viranomaisten on julkaistava kaikki edellytykset, joiden täyttämistä vaaditaan tämän asetuksen nojalla, mahdolliset muut kansalliset säännökset, menettelyt, joita asiasta kiinnostuneiden hakijoiden on noudatettava, sekä niitä koskevat ohjeet.

11 artikla

Hakemusten käsittely ja rekisteröinti

1. Kuljetusyritykselle, joka täyttää 3 artiklassa säädetyt vaatimukset, on annettava hakemuksen perusteella lupa maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamiseen. Toimivaltaisen viranomaisen on varmistettava, että hakemuksen tehnyt yritys täyttää mainitussa artiklassa säädetyt vaatimukset. Jäsenvaltiot voivat asianomaisessa kansallisessa lainsäädännössä määrittää maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamista koskevien lupien keston.

Tämä arviointi voi johtaa yhteisön liikenneluvan myöntämiseen asetusten (EY) N:o .../2009 ja (EY) N:o .../2009 mukaisesti. Jäsenvaltio voi myöntää muuntotyypisen luvan kuin yhteisön luvan yrityksille, jotka harjoittavat liikennettä ainoastaan kyseisen jäsenvaltion alueella.

2. Toimivaltaisen viranomaisen on kirjattava 16 artiklassa tarkoitettuun kansalliseen sähköiseen rekisteriin tiedot, jotka liittyvät niihin 16 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan a–d alakohdassa tarkoitettuihin yrityksiin, joille se on antanut luvan.

3. Toimivaltaisen viranomaisen on käsiteltävä lupahakemus mahdollisimman nopeasti ja kolmen kuukauden kuluessa siitä, kun toimivaltainen viranomainen on saanut kaikki hakemuksen arviointiin tarvittavat asiakirjat. Toimivaltainen viranomainen voi pidentää tätä määräaika kahdella kuukaudella asianmukaisesti perustelluissa tapauksissa.

4. Toimivaltaisen viranomaisen on 31 päivään joulukuuta 2012 saakka yrityksen hyvää mainetta arvioidessaan tarkastettava, jos asiasta on epäilyksiä, onko yrityksen nimeämä yksi tai useampi liikenteestä vastaava henkilö hakemuksen tekohtekellä jossakin jäsenvaltiossa julistettu 14 artiklan mukaisesti soveltumattomaksi johtamaan yrityksen kuljetustoimintoja.

Toimivaltaisen viranomaisen on 1 päivästä tammikuuta 2013 yrityksen hyvää mainetta arvioidessaan tarkastettava 16 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan f alakohdassa tarkoitettujen tietojen avulla kansallisen rekisterin asianomaisesta osasta joko suoran suojatun yhteyden avulla tai tietoa pyytämällä, onko nimeämä yksi tai useampi liikenteestä vastaava henkilö hakemuksen tekohtekellä jossakin jäsenvaltiossa julistettu 14 artiklan mukaisesti soveltumattomaksi johtamaan yrityksen kuljetustoimintoja.

Toimenpiteet, joiden tarkoituksena on muuttaa tämän asetuksen muita kuin keskeisiä osia ja jotka liittyvät tässä kohdassa tarkoitettujen päivämäärien lykkäämiseen enintään kolmella vuodella, hyväksytään 25 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.

5. Yritysten, joilla on lupa harjoittaa maantieliikenteen harjoittajan ammattia, on ilmoitettava 2 kohdassa tarkoitettuja

tietoja koskevista muutoksista luvan antaneelle toimivaltaiselle viranomaiselle 28 päivän pituisen tai jäsenvaltion mahdollisesti määräämän lyhyemmän määräajan kuluessa.

12 artikla

Tarkastukset

1. Toimivaltaisten viranomaisten on valvottava, täyttävätkö yritykset, joille ne ovat antaneet luvan harjoittaa ammattia, edelleen 3 artiklassa säädetyt vaatimukset. Tätä varten jäsenvaltioiden on tehtävä tarkastuksia, jotka kohdennetaan yrityksiin, jotka on luokiteltu riskiyrityksiksi. Tätä varten jäsenvaltioiden on laajennettava tämä niiden tieliikenteen sosiaalilainsäädännöstä annettujen neuvoston asetusten (ETY) N:o 3820/85 ja (ETY) N:o 3821/85 täytäntöönpanoa koskevista vähimmäisedellytyksistä annettu 15 päivänä maaliskuuta 2006 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/22/EY (1) 9 artiklan mukaisesti perustama riskinluokitusjärjestelmä koskemaan kaikkia tämän asetuksen 6 artiklassa määriteltyjä rikkomuksia.

2. Jäsenvaltioiden on 31 päivään joulukuuta 2014 saakka suoritettava vähintään joka viides vuosi tarkastuksia tarkistaakseen, että yritykset edelleen täyttävät kaikki 3 artiklassa säädetyt vaatimukset.

Toimenpiteet, joiden tarkoituksena on muuttaa tämän asetuksen muita kuin keskeisiä osia ja jotka liittyvät ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettuna päivämäärään lykkäämiseen, hyväksytään 25 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.

3. Jäsenvaltion on komission pyynnöstä asianmukaisesti perustelluissa tapauksissa tehtävä yksittäisiä tarkastuksia sen tarkistamiseksi, että yritys täyttää edelleen maantieliikenteen harjoittajan ammattiin pääsyä koskevat edellytykset. Jäsenvaltion on ilmoitettava komissiolle tehtyjen tarkastusten tulokset sekä toteutetut toimenpiteet, jos havaitaan, ettei yritys enää täytä tässä asetuksessa säädetyjä vaatimuksia.

13 artikla

Lupien määräaikaista tai pysyvää peruuttamista koskeva menettely

1. Jos toimivaltainen viranomainen toteaa, että on olemassa vaara, ettei yritys enää täytä 3 artiklassa säädetyjä vaatimuksia, sen on ilmoitettava yritykselle asiasta. Jos toimivaltainen viranomainen toteaa, että yksi tai useampi vaatimus ei enää täyty, se voi asettaa yritykselle jonkun seuraavista määräajoista korjata tilanteensa:

- enintään kuuden kuukauden määräaika, jota voidaan jatkaa kuudella kuukaudella, jos kyse on liikenteestä vastaavan henkilön kuolemasta tai fyysisestä vammautumisesta, korvaavan liikenteestä vastaavan henkilön palvelukseen ottamiseksi, jos liikenteestä vastaava henkilö ei enää täytä hyvää mainetta tai ammatillista pätevyyttä koskevia vaatimuksia;
- enintään kuuden kuukauden määräaika, jos yrityksen on korjattava tilanteensa osoittaakseen, että sillä on tosiasiallinen ja pysyvä toimipaikka;

(1) EUVL L 102, 11.4.2006, s. 35.

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

2. Toimivaltainen viranomainen voi vaatia yritykseltä, jonka lupa on peruutettu tilapäisesti tai kokonaan, että sen liikenteestä vastaavat henkilöt ovat läpäisseet 8 artiklan 1 kohdassa tarkoitettut tutkinnot ennen korjaavien toimien toteuttamista.

3. Jos toimivaltainen viranomainen toteaa, ettei yritys enää täytä yhtä tai useampaa 3 artiklassa säädettyä vaatimusta, sen on tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitetuissa määräajoissa peruutettava kokonaan tai tilapäisesti lupa harjoittaa maantieliikenteen harjoittajan ammattia.

14 artikla

Liikenteestä vastaavan henkilön julistaminen ammattiin soveltumattomaksi

1. Jos liikenteestä vastaava henkilö menettää hyvän maineensa 6 artiklan mukaisesti, toimivaltaisen viranomaisen on julistettava hänet soveltumattomaksi johtamaan yrityksen kuljetustoimintoja.

2. Kunnes asiaankuuluvien kansallisten säännösten mukainen korjaava toimenpide on toteutettu, sen henkilön, joka on julistettu soveltumattomaksi, 8 artiklan 6 kohdassa tarkoitettu todistus ammatillisesta pätevydestä ei ole enää voimassa missään jäsenvaltiossa.

15 artikla

Toimivaltaisten viranomaisten päätökset ja muutoksenhaku

1. Jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten tämän asetuksen nojalla tekemissä kielteisissä, mukaan lukien hakeuksen hylkäämistä, olemassa olevan luvan peruuttamista määräajaksi tai kokonaan taikka liikenteestä vastaavan henkilön julistamista ammattiin soveltumattomaksi koskevissa päätöksissä on ilmoitettava niiden perustelut.

Näissä päätöksissä on otettava huomioon saatavilla olevat tiedot rikkomuksista, jotka yritys tai sen liikenteestä vastaava henkilö on tehnyt ja jotka voivat vahingoittaa yrityksen hyvää mainetta, sekä kaikki muut toimivaltaisen viranomaisen saatavilla olevat tiedot. Päätöksissä on määriteltävä korjaavat toimenpiteet, joita sovelletaan tapauksissa, joissa on kyse luvan peruuttamisesta tai ammattiin soveltumattomaksi julistamisesta.

2. Jäsenvaltioiden on toteutettava toimenpiteitä varmistaakseen, että asianomaisilla yrityksillä ja henkilöillä on mahdollisuus hakea 1 kohdassa tarkoitettuihin päätöksiin muutosta vähintään yhdeltä riippumattomalta ja puolueettomalta elimeltä tai tuomioistuimelta.

IV LUKU

YKSINKERTAISTAMINEN JA HALLINNOLLINEN YHTEISTYÖ

16 artikla

Kansalliset sähköiset rekisterit

1. Tämän asetuksen ja etenkin sen 11–14 ja 26 artiklan täytäntöönpanemiseksi kunkin jäsenvaltion on ylläpidettävä

kansallista sähköistä rekisteriä maantiekuljetusyrityksistä, joille jäsenvaltion nimeämä toimivaltainen viranomainen on antanut luvan harjoittaa maantieliikenteen harjoittajan ammattia. Rekisteriin sisältyviä tietoja on käsiteltävä tätä tarkoitusta varten nimetyn viranomaisen valvonnassa. Kansalliseen sähköiseen rekisteriin sisältyvien tietojen on oltava kaikkien kyseisen jäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten käytettävissä.

Komissio antaa viimeistään 1 päivänä kesäkuuta 2009 suuntaaviat tietoja koskeville vähimmäisvaatimuksille, jotka on tallennettava kansalliseen sähköiseen rekisteriin sen perustamis-päivästä lähtien, jotta rekisterien tulevaa yhteenliittämistä voitaisiin helpottaa. Se voi suositella ajoneuvon rekisteritunnuksen ottamista mukaan 2 kohdassa tarkoitettujen tietojen lisäksi.

2. Kansallisissa sähköisissä rekistereissä on oltava ainakin seuraavat tiedot:

- yrityksen nimi ja oikeudellinen muoto;
- sen toimipaikan osoite;
- hyvää mainetta ja ammatillista pätevyyttä koskevan vaatimuksen täyttämiseksi nimettyjen liikenteestä vastaavien henkilöiden nimet tai tarvittaessa laillisen edustajan nimi;
- lupatyyppi, luvan kattamien ajoneuvojen lukumäärä sekä tarvittaessa yhteisön liikenneluvan ja sen oikeaksi todistettujen jäljennösten sarjanumerot;
- sellaisten 6 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettujen vakavien rikkomusten lukumäärä, luokka ja tyyppi, joista on annettu tuomio tai määrätty seuraamus kahden viimeksi kuluneen vuoden aikana;
- niiden henkilöiden nimet, jotka on julistettu soveltumattomiksi johtamaan yrityksen kuljetustoimintoja, niin kauan kuin näiden henkilöiden hyvää mainetta ei ole 6 artiklan 3 kohdan mukaisesti palautettu, sekä sovellettavat korjaavat toimenpiteet.

Edellä olevan e alakohdan soveltamiseksi jäsenvaltiot voivat 31 päivään joulukuuta 2015 mennessä päättää sisällyttää kansalliseen sähköiseen rekisteriin ainoastaan vakavimmat liitteessä IV esitetyt rikkomukset.

Jäsenvaltiot voivat säilyttää ensimmäisen alakohdan e ja f alakohdassa tarkoitettuja tietoja erillisissä rekistereissä. Siinä tapauksessa tietojen on oltava kyseisen jäsenvaltion kaikkien toimivaltaisten viranomaisten saatavilla pyynnöstä tai suoraan niiden käytettävissä. Pyydetty tiedot on toimitettava 30 työpäivän kuluessa pyynnön vastaanottamisesta.

Joka tapauksessa ensimmäisen alakohdan e ja f alakohdassa tarkoitettuja tietoja 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.

3. Tiedot yrityksistä, joiden lupa on peruutettu tilapäisesti taikka kokonaan, on säilytettävä kansallisessa sähköisessä rekisterissä kahden vuoden ajan siitä, kun luvan tilapäinen peruuttaminen päättyy tai kun lupa on peruutettu kokonaan, ja poistettava sen jälkeen välittömästi.

Tiedot henkilöistä, jotka on julistettu maantieliikenteen harjoittajan ammattiin soveltumattomiksi, on säilytettävä kansallisessa sähköisessä rekisterissä niin kauan kuin mainitun henkilön hyvää mainetta ei ole palautettu 6 artiklan 3 kohdan mukaisesti. Jos tällainen maineen palautusta koskeva tai muun vaikutukseltaan vastaava toimenpide on toteutettu, tiedot on välittömästi poistettava.

Ensimmäisessä ja toisessa alakohdassa tarkoitetuista tiedoista on käytävä ilmi syyt, joiden vuoksi lupa on peruutettu määräajaksi tai kokonaan tai henkilö on julistettu soveltumattomaksi, sekä tarvittaessa, miten pitkistä ajasta on kyse.

4. Jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että kaikki kansallisessa sähköisessä rekisterissä olevat tiedot ja erityisesti 2 kohdan ensimmäisen alakohdan e ja f alakohdassa tarkoitettut tiedot ovat ajan tasalla ja paikkansa pitäviä.

5. Jäsenvaltioiden on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että kansallisiin sähköisiin rekistereihin on pääsy koko yhteisössä 18 artiklassa tarkoitettujen kansallisten yhteispisteiden kautta sanotun kuitenkin rajoittamatta 1 ja 2 kohdan soveltamista. Pääsy kansallisten yhteispisteiden kautta on toteutettava 31 päivään joulukuuta 2012 mennessä siten, että kaikkien jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset voivat hakea tietoja kaikkien jäsenvaltioiden kansallisista sähköisistä rekistereistä.

6. Komissio päättää 25 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen 5 kohdan täytäntöönpanoa koskevista yhteisistä säännöistä, kuten vaihdettavien tietojen muodosta, muiden jäsenvaltioiden kansallisissa sähköisissä rekistereissä tehtäviin automaattisiin tiedonhakuihin liittyvistä teknisistä menettelyistä sekä näiden rekistereiden ja muiden asianomaisten tietokantojen välisen yhteentoimivuuden edistämisestä. Näissä yhteisissä säännöissä on määritettävä, mikä viranomaisen on vastuussa tietojen saatavuudesta, niiden myöhemmästä käytöstä ja ajan tasalle saattamisesta niiden saannin jälkeen, ja tätä varten niiden on sisällettävä tietojen kirjausta ja valvontaa koskevia sääntöjä.

7. Toimenpiteet, joiden tarkoituksena on muuttaa tämän asetuksen muita kuin keskeisiä osia ja jotka liittyvät 1 ja 5 artiklassa tarkoitettun määräajan lykkäämiseen, hyväksytään 25 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.

17 artikla

Henkilötietojen suoja

Direktiivin 95/46/EY soveltamisen osalta jäsenvaltioiden on erityisesti varmistettava, että

a) kaikille henkilöille ilmoitetaan, kun heitä koskevia tietoja merkitään rekisteriin tai niitä aiotaan luovuttaa sivullisille. Annettavissa tiedoissa on yksilöitävä tietojen käsittelystä

vastaava viranomaisen, käsiteltävien tietojen tyyppi ja käsittelyn tarkoitus;

b) kaikilla henkilöillä on oikeus tutustua itseään koskeviin tietoihin, jotka ovat näiden tietojen käsittelystä vastaavan viranomaisen hallussa. Tätä oikeutta on voitava käyttää rajoituksitta, kohtuullisin väliajoin ja ilman tietojen pyytäjälle aiheutuvaa aiheetonta viivytystä tai aiheettomia kustannuksia;

c) kaikilla henkilöillä, joita koskevat tiedot ovat puutteellisia tai virheellisiä, on oikeus saada ne oikaistuiksi, poistetuiksi tai suojatuiksi;

d) kaikilla henkilöillä on pakottavien perusteltujen syiden nojalla oikeus vastustaa itseään koskevien tietojen käsittelyä. Jos vastustaminen on perusteltua, näitä tietoja ei saa enää käsitellä.

18 artikla

Jäsenvaltioiden välinen hallinnollinen yhteistyö

1. Jäsenvaltioiden on nimettävä kansallinen yhteyspiste, joka vastaa tämän asetuksen soveltamista koskevien tietojen vaihdosta muiden jäsenvaltioiden kanssa. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle kansallisen yhteyspisteensä nimi ja osoite viimeistään ... päivänä ...kuuta ... (*). Komissio laatii luettelon kaikista kansallisista yhteyspisteistä ja toimittaa sen jäsenvaltioille.

2. Jäsenvaltioiden, jotka vaihtavat tietoja tämän asetuksen nojalla, on käytettävä 1 kohdan mukaisesti nimettyjä kansallisia yhteyspisteitä.

3. Jäsenvaltioiden, jotka vaihtavat tietoja 6 artiklan 2 kohdassa tarkoitetuista rikkomisista tai kuljetusten hoitajista, jotka on julistettu soveltumattomiksi, on noudatettava asetuksen (EY) N:o .../2009 13 artiklan 1 kohdassa tai tapauksesta riippuen asetuksen (EY) N:o .../2009 23 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja menettelyjä ja määräaikoja. Jäsenvaltion, joka saa toiselta jäsenvaltiolta tiedon vakavasta rikkomisesta, josta on annettu tuomio tai määrätty seuraamus, on kirjattava tämä rikkomus kansalliseen sähköiseen rekisteriinsä.

V LUKU

TODISTUSTEN JA MUIDEN ASIAKIRJOJEN VASTAVUOROINEN TUNNUSTAMINEN

19 artikla

Hyvää mainetta koskevat todistukset ja vastaavat asiakirjat

1. Sijoittautumisjäsenvaltion on maantieliikenteen harjoittajan ammattiin pääsyä varten hyväksyttävä riittäväksi todisteeksi hyvästä maineesta rikosrekisteriote tai, jos tällaista ei ole, liikenteestä vastaavan henkilön aiemman asuinvaltion toimivaltaisen oikeus- tai hallintoviranomaisen antama vastaava asiakirja, joka osoittaa, että tämä vaatimus on täytetty, sanotun kuitenkin rajoittamatta 11 artiklan 4 kohdan soveltamista.

(*) Kaksi vuotta tämän asetuksen voimaantulopäivästä.

2. Jos jäsenvaltio asettaa omille kansalaisilleen tiettyjä hyvää mainetta koskevia vaatimuksia, eikä tällaisten vaatimusten täyttymistä voida todistaa 1 kohdassa tarkoitettulla asiakirjalla, tämän jäsenvaltion on hyväksyttävä muiden jäsenvaltioiden kansalaisten osalta riittäväksi todisteeksi yhden tai useamman jäsenvaltion, jossa liikenteestä vastaava henkilö on aiemmin asunut, toimivaltaisen oikeus- tai hallintoviranomaisen antama todistus, joka osoittaa, että nämä vaatimukset on täytetty. Todistuksen on koskettava niitä erityisiä tietoja, joita sijoittautumisjäsenvaltio pitää asiaan vaikuttavina.

3. Jos jäsenvaltio, jossa liikenteestä vastaava henkilö on viimeksi asunut, ei anna 1 ja 2 kohdassa tarkoitettua asiakirjaa tai 2 kohdassa tarkoitettua todistusta, tämä asiakirja voidaan korvata valaehoisella ilmoituksella tai juhlallisella vakuutuksella, jonka liikenteestä vastaava henkilö antaa liikenteestä vastaavan henkilön aiemman asuinvaltion toimivaltaiselle oikeus- tai hallintoviranomaiselle tai tarvittaessa notaarille. Tällaisen viranomaisen tai notaarin on annettava todistus, jolla valaehoitoinen ilmoitus tai juhlallinen vakuutus todistetaan oikeaksi.

4. Edellä 1 kohdassa tarkoitettua asiakirjaa ja 2 kohdassa tarkoitettua todistusta ei saa hyväksyä, jos ne on toimitettu yli kolme kuukautta niiden antamisen jälkeen. Tämä edellytys koskee myös 3 kohdan mukaisesti annettuja ilmoituksia ja vakuutuksia.

20 artikla

Vakavaraisuutta koskevat todistukset

Jos jäsenvaltio asettaa kansalaisilleen tiettyjä vakavaraisuutta koskevia vaatimuksia 7 artiklassa säädettyjen vaatimusten lisäksi, tämän jäsenvaltion on hyväksyttävä muiden jäsenvaltioiden kansalaisten osalta riittäväksi todisteeksi liikenteestä vastaavan henkilön yhden tai useamman aiemman jäsenvaltion toimivaltaisen hallintoviranomaisen antama todistus, joka osoittaa, että nämä vaatimukset on täytetty. Todistuksen on koskettava niitä erityisiä tietoja, joita sijoittautumisjäsenvaltio pitää asiaan vaikuttavina.

21 artikla

Ammatillista pätevyyttä osoittavat todistukset

1. Jäsenvaltioiden on hyväksyttävä riittäväksi todisteeksi ammatillisesta pätevyydestä liitteessä II olevan mallin mukainen todistus, jonka on antanut tätä tarkoitusta varten asianmukaisesti hyväksytty viranomainen tai laitos.

2. Ennen ... päivää ...kuuta ... (*) annetun ammatillista pätevyyttä osoittava todistus, joka on annettu tuohon päivään asti voimassa olevien säännösten nojalla, on katsottava liitteessä III olevan mallin mukaista todistusta vastaavaksi, ja se on tunnustettava osoitukseksi ammatillisesta pätevyydestä kaikissa jäsenvaltioissa. Jäsenvaltiot voivat edellyttää, että ainoastaan kansallisen liikenteen harjoittamista varten voimassa olevien ammatillista pätevyyttä koskevan todistusten haltijat suorittavat 8 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua tutkinnon tai osia kokeesta.

(*) Lisätään tämän asetuksen voimaantulopäivä.

VI LUKU

LOPPUSÄÄNNÖKSET

22 artikla

Seuraamukset

1. Jäsenvaltioiden on säädettävä tämän asetuksen säännösten rikkomiseen sovellettavista seuraamuksista ja toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että ne pannaan täytäntöön. Säädettyjen seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava näistä säännöksistä komissiolle viimeistään ... päivänä ...kuuta ... (***) ja ilmoitettava sille viipymättä niitä koskevista myöhemmistä muutoksista. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että kaikkia toimenpiteitä sovelletaan ilman yrityksen kansallisuuteen tai sijoittautumispaikkaan perustuvaa syrjintää.

2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettujen seuraamusten on käsiteltävä erityisesti maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamista koskevan luvan tilapäinen peruuttaminen, tällaisen luvan peruuttaminen kokonaan sekä rikkomuksiin syyllistyneiden yritysten liikenteestä vastaavien henkilöiden julistaminen soveltumattomiksi.

23 artikla

Siirtymäsäännökset

Yritysten, joilla on ennen ... päivää ...kuuta ... (***) lupa harjoittaa maantieliikenteen harjoittajan ammattia, on noudatettava tämän asetuksen säännöksiä viimeistään ... päivänä ...kuuta ... (**).

24 artikla

Keskinäinen avunanto

Jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten on toimittava tiiviissä yhteistyössä ja avustettava toisiaan tämän asetuksen soveltamiseksi. Toimivaltaisten viranomaisten on henkilötietojen suoja koskevia säännöksiä noudattaen vaihdettava tietoja vakavista rikkomuksista annetuista tuomioista ja niiden johdosta määrätystä seuraamuksista tai muista erityisistä tiedoista, jotka todennäköisesti vaikuttavat maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamiseen.

25 artikla

Komiteamenettely

1. Komissiota avustaa tieliikenteen valvontalaitteista 20 päivänä joulukuuta 1985 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3821/85 (1) 18 artiklan 1 kohdalla perustettu komitea.

2. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan päätöksen 1999/468/EY 3 ja 7 artiklaa ottaen huomioon mainitun päätöksen 8 artiklan säännökset.

3. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan päätöksen 1999/468/EY 5 a artiklan 1–4 kohtaa ja 7 artiklaa ottaen huomioon mainitun päätöksen 8 artiklan säännökset.

(**) Kaksi vuotta tämän asetuksen voimaantulopäivästä.

(***) Lisätään tämän asetuksen voimaantulopäivä.

(1) EYVL L 370, 31.12.1985, s. 8.

26 artikla

Kertomukset

1. Jäsenvaltioiden on laadittava joka toinen vuosi kertomus toimivaltaisten viranomaisten toiminnasta ja toimitettava se komissiolle. Kertomuksen on sisällettävä seuraavat tiedot:

- a) katsaus toimialasta hyvän maineen, vakavaraisuuden ja ammatillisen pätevyyden kannalta;
- b) annettujen lupien määrä tyypeittäin ja vuosittain, määräajaksi tai kokonaan peruutettujen lupien määrä, ammattiin soveltumattomaksi julistamisten määrä sekä näiden päätösten perustelut;
- c) kunakin vuonna annettujen ammatillista pätevyyttä osoittavien todistusten määrä;
- d) keskeiset tilastot kansallisista sähköisistä rekistereistä ja siitä, miten toimivaltaiset viranomaiset ovat niitä käyttäneet; ja
- e) katsaus tiedonvaihdoista toisten jäsenvaltioiden kanssa ja erityisesti toisille jäsenvaltioille 18 artiklan 3 kohdan mukaisesti vuosittain ilmoitettujen rikkomisten ja saatujen vastausten määrä sekä 18 artiklan 4 kohdan mukaisesti vuosittain esitettyjen pyyntöjen ja saatujen vastausten määrä.

2. Komissio toimittaa 1 kohdassa tarkoitettujen kertomusten pohjalta joka toinen vuosi Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamisesta. Kertomuksessa arvioidaan erityisesti jäsenvaltioiden välisen tiedonvaihdon toimivuutta sekä kansallisten sähköisten rekisterien toimivuutta ja niihin sisältyviä tietoja. Kertomus julkaistaan samaan aikaan kuin tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta 15 päivänä maaliskuuta 2006 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 561/2006 ⁽¹⁾ 17 artiklassa tarkoitettu kertomus.

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

Tehty Brysselissä ...

Euroopan parlamentin puolesta

Puhemies

...

27 artikla

Toimivaltaisten viranomaisten luettelo

Kunkin jäsenvaltion on ... päivään ...kuuta ... (*) mennessä toimitettava komissiolle luettelo toimivaltaisista viranomaisista, jotka se on nimennyt antamaan lupia maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamiseen, sekä luettelo viranomaisista tai laitoksista, jotka on hyväksytty järjestämään 8 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja tutkintoja ja antamaan todistuksia. Komissio julkaisee *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* koko yhteisöä koskevan ajan tasalla olevan luettelon näistä viranomaisista tai laitoksista.

28 artikla

Kansallisten toimenpiteiden tiedoksi antaminen

Jäsenvaltioiden on annettava komissiolle tiedoksi tässä asetuksessa tarkoitetuista kysymyksistä antamansa lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset viimeistään 30 päivän kuluessa niiden hyväksymispäivästä ja ensimmäisen kerran viimeistään ... päivänä ...kuuta ... (*).

29 artikla

Kumoaminen

Kumotaan direktiivi 96/26/EY.

30 artikla

Voimaantulo

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

Sitä sovelletaan ... päivästä ...kuuta ... (**).

Neuvoston puolesta

Puheenjohtaja

...

⁽¹⁾ EUVL L 102, 11.4.2006, s. 1.

(*) Lisätään tämän asetuksen voimaantulopäivä.

(**) Kaksi vuotta tämän asetuksen voimaantulosta.

LITE I

I LUETTELO 8 ARTIKLASSA TARKOITETUISTA AIHEPIIREISTÄ

Jäsenvaltioiden on otettava ammatillisen pätevyyden toteamisessa huomioon ainakin tässä luettelossa mainitut maanteiden tavaraliikennettä ja maanteiden henkilöliikennettä koskevat aihepiirit. Hakijoina olevilta maanteiden tavara- ja henkilöliikenteen harjoittajilla on oltava näistä aihepiireistä kuljetusyrityksen johtamisessa tarvittava tietojen taso ja käytännön valmiudet.

Jäljempänä ilmoitettu tietojen vähimmäistaso ei voi olla alle päätöksen 85/368/ETY⁽¹⁾ liitteessä tarkoitettua koulutustasojärjestelmän 3 tason eli tiedon tason, joka saavutetaan pakollisella koulunkäynnillä täydennettynä joko ammatillisella koulutuksella ja teknillisellä lisäkoulutuksella tai teknillisellä koulutuksella tai muulla keskiasteen koulutuksella.

A. SIVILIOIKEUS

Hakijan on erityisesti maanteiden tavara- ja henkilöliikenteen osalta:

- 1) tunnettava tärkeimmät maantieliikenteessä noudatettavat sopimustyyppit sekä niistä johtuvat oikeudet ja velvollisuudet;
- 2) kyettävä neuvottelemaan oikeudellisesti päteviä kuljetussopimuksia, erityisesti kuljetusehtojen osalta;

maanteiden tavaraliikenteen osalta:

- 3) kyettävä arvioimaan asiakkaidensa esittämiä reklamaatioita, jotka koskevat tavarankatoamisesta tai vahingoittumisesta kuljetuksen aikana taikka toimituksen myöhästymisestä aiheutuvia korvauksia, sekä ymmärtää, miten tällainen reklamaatio vaikuttaa hänen sopimuksen mukaisiin velvollisuuksiinsa;
- 4) tunnettava tavarankansainvälisessä tiekuljetuksessa käytettävästä rahtisopimuksesta tehdystä yleissopimuksesta (CMR) johtuvat säännöt ja velvollisuudet;

maanteiden henkilöliikenteen osalta:

- 5) kyettävä arvioimaan asiakkaidensa esittämiä reklamaatioita, jotka koskevat matkustajille tai heidän matkatavaroilleen kuljetuksen aikana sattuneesta onnettomuudesta aiheutuvia korvauksia tai myöhästymisestä aiheutuvia korvauksia, sekä ymmärtää, miten tällainen reklamaatio vaikuttaa hänen sopimuksen mukaisiin velvollisuuksiinsa.

B. KAUPPAOIKEUS

Hakijan on erityisesti maanteiden tavara- ja henkilöliikenteen osalta:

- 1) tunnettava liikkeenharjoittamisessa vaadittavat edellytykset ja muodollisuudet, liikkeenharjoittajien yleiset velvollisuudet (rekisteröityminen, kirjanpito jne.) sekä konkurssin seuraukset;
- 2) omattava asiaankuuluvat tiedot eri yhtiömuodoista sekä niiden perustamista ja toimintaa koskevista säännöistä.

C. SOSIAALIOIKEUS

Hakijan on erityisesti maanteiden tavara- ja henkilöliikenteen osalta tunnettava seuraavat seikat:

- 1) maantiekuljetusten alalla toimivien yhteiskunnan eri instituutioiden tehtävät ja toiminta (ammattiliitot, työpaikkaneuvostot, luottamushenkilöt, työsuojelutarkastajat jne.);
- 2) työnantajan sosiaaliturvavelvoitteet;
- 3) maantiekuljetusyrityksissä työskentelevien eri työntekijäryhmien työsuopimuksiin sovellettavat säännöt (työsuopimusten muodot, osapuolten velvollisuudet, työoloja ja työaikaa koskevat säännöt, palkalliset lomautukset, palkkaus ja muut rahalliset korvaukset, sopimuksen purkamisen jne.);
- 4) ajoaika, lepoaika ja työaika koskevat säännöt, erityisesti asetuksen (ETY) N:o 3821/85, asetuksen (EY) N:o 561/2006, direktiivin 2002/15/EY⁽²⁾ ja direktiivin 2006/22/EY säännökset sekä näiden säännösten käytännön soveltamista koskevat toimenpiteet; ja
- 5) tunnettava kuljettajien perustason ammatillista pätevyyttä ja jatkokoulutusta koskevat säännöt, erityisesti ne, jotka johtuvat direktiivistä 2003/59/EY⁽³⁾.

⁽¹⁾ Neuvoston päätös 85/368/ETY, tehty 16 päivänä heinäkuuta 1985, Euroopan yhteisön jäsenvaltioiden ammatillisen koulutuksen todistusten vastaavuudesta (EYVL L 199, 31.7.1985, s. 56).

⁽²⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2002/15/EY, annettu 11 päivänä maaliskuuta 2002, maantieliikenteen liikkuvissa tehtävissä toimivien henkilöiden työajan järjestämisestä (EYVL L 80, 23.3.2002, s. 35).

⁽³⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/59/EY, annettu 15 päivänä heinäkuuta 2003, maanteiden tavara- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammatillispätevyydestä ja jatkokoulutuksesta (EUVL L 226, 10.9.2003, s. 4).

D. VERO-OIKEUS

Hakijan on erityisesti maanteiden tavaraj- ja henkilöliikenteen osalta tunnettava seuraavia veroja koskevat säännöt:

- 1) kuljetuspalvelujen arvonlisävero;
- 2) moottoriajoneuvovero;
- 3) tiettyjä maanteiden tavaraliikenteessä käytettäviä ajoneuvoja koskevat verot sekä tiettyjä infrastruktuureita koskevat käyttömaksut;
- 4) tulovero.

E. YRITYKSEN KAUPALLINEN JA TALOUDELLINEN JOHTAMINEN

Hakijan on erityisesti maanteiden tavaraj- ja matkustajaliikenteen osalta:

- 1) tunnettava sekkejä, vekseleitä, omia vekseleitä, luottokortteja ja muita maksuvälineitä koskeva lainsäädäntö ja käytäntö;
- 2) tunnettava luottolajit (pankkilainat, remburssit, takausvakuudet, kiinnitykset, leasing-toiminta, vuokraus, factoring jne.) sekä niistä aiheutuvat kulut ja veloitteet;
- 3) tiedettävä, mikä tase on, miten se laaditaan ja miten sitä tulkitaan;
- 4) pystyttävä lukemaan ja tulkitsemaan tuloslaskelmaa;
- 5) pystyttävä arvioimaan yrityksen kannattavuutta ja rahoitusasemaa, erityisesti taloudellisten tunnuslukujen perusteella;
- 6) pystyttävä laatimaan talousarvio;
- 7) tunnettava yrityksen kustannustekijät (kiinteät kustannukset, muuttuvat kustannukset, liikepääoma, poistot jne.) ja pystyttävä laskemaan kustannukset ajoneuvoa, kilometriä, matkaa tai tonnia kohti;
- 8) pystyttävä esittämään organisaatiokaavio yrityksen koko henkilökunnasta ja laatimaan työsuunnitelmia jne.;
- 9) tunnettava markkinoinnin, mainonnan ja PR-työn, myös kuljetuspalvelujen, myynninedistämisen ja asiakasrekisterin pitämisen yms. periaatteet;
- 10) tunnettava maantieliikenteen vakuutuslajit (vastuuvakuutus, tapaturma- ja henkivakuutus, vahinkovakuutus, matkataravakuutus) sekä niihin liittyvät takuut ja velvollisuudet;
- 11) tunnettava maantiekuljetusalan telemaattiset sovellukset;

maanteiden tavaraliikenteen osalta:

- 12) pystyttävä soveltamaan maanteiden tavarakuljetuspalvelujen laskutusta koskevia sääntöjä ja tunnettava Incoterms-toimituslausekkeiden merkitys ja vaikutukset;
- 13) tunnettava kuljetusalan tukipalvelut, niiden asema, tehtävät ja niitä mahdollisesti koskevat säännöt;

maanteiden henkilöliikenteen osalta:

- 14) pystyttävä soveltamaan julkisen ja yksityisen matkustajaliikenteen hinnastoja ja hinnoittelua koskevia sääntöjä;
- 15) pystyttävä soveltamaan maanteiden henkilökuljetuspalveluiden laskutusta koskevia sääntöjä.

F. MARKKINOILLE PÄÄSY

Hakijan on erityisesti maanteiden tavaraj- ja henkilöliikenteen osalta tunnettava seuraavat seikat:

- 1) alan säännöt, jotka koskevat toisen lukuun harjoitettavaa maantiekuljetusta, alihankintaa ja hyötyajoneuvojen vuokrausta, sekä varsinkin säännöt, jotka koskevat ammatin harjoittamisen virallista järjestelyä, ammattiin pääsyä, yhteisön sisäisten ja yhteisön ulkopuolella suorittavien maantiekuljetusten lupia, valvontaa ja seuraamuksia;
- 2) maantiekuljetusyrityksen perustamista koskevat säännöt;
- 3) asiakirjat, joita maantiekuljetusten suorittamisessa vaaditaan, ja sellaisten valvontamenettelyjen käyttöön otto, joilla varmistetaan, että jokaista kuljetustapahtumaa ja erityisesti ajoneuvoa, kuljettajaa, lastia tai matkatavaraa koskevia asiakirjoja säilytetään sekä ajoneuvossa että yrityksen toimitiloissa;

maanteiden tavaraliikenteen osalta:

- 4) maanteiden tavaraliikenteen markkinajärjestelyä, sekä rahdin käsittelyä ja logistiikkaa koskevat säännöt;
- 5) rajanylitysmuodollisuudet, T-asiakirjojen ja TIR-carnet'iden merkitys ja soveltamisala sekä niiden käytöstä aiheutuvat velvollisuudet ja vastuukysymykset;

maanteiden henkilöliikenteen osalta:

- 6) maanteiden henkilöliikenteen markkinajärjestelyä koskevat säännöt;
- 7) matkustajien maantiekuljetuspalvelujen tarjoamista koskevat säännöt ja pystyttävä laatimaan kuljetussuunnitelmia.

G. TEKNISET STANDARDIT JA TOIMINNAN TEKNISET NÄKÖKOHDAT

Hakijan on erityisesti maanteiden tavara- ja henkilöliikenteen osalta:

- 1) tunnettava ajoneuvojen painoa ja mittoja koskevat säännöt jäsenvaltioissa sekä näistä säännöistä poikkeavia erityiskuljetuksia koskevat menettelyt;
- 2) pystyttävä valitsemaan ajoneuvot ja niiden osat (alusta, moottori, voimansiirtolaitteet, jarrujärjestelmät jne.) yrityksen tarpeiden mukaan;
- 3) tunnettava ajoneuvojensa tyyppihyväksyntää, rekisteröintiä ja katsastusta koskevat muodollisuudet;
- 4) osattava ottaa huomioon toimenpiteet, joita tarvitaan moottoriajoneuvojen päästöjen aiheuttaman ilman pilaantumisen ehkäisemiseksi ja melun välttämiseksi;
- 5) pystyttävä laatimaan huoltosuunnitelmia ajoneuvoille ja niiden varusteille;

maanteiden tavaraliikenteen osalta:

- 6) tunnettava erilaiset lastinkäsittely- ja kuormauslaitteet (perälaudat, kontit, kuormalavat jne.) sekä pystyttävä ottamaan käyttöön tavaroiden kuormaus- ja purkumenetelmiä ja antamaan niitä koskevia ohjeita (lastin jakaminen, pinoaminen, ahtaaminen, kiilaaminen jne.);
- 7) tunnettava yhdistetyt kuljetustekniikat, kuten piggy-back- ja ro-ro -kuljetukset;
- 8) pystyttävä soveltamaan käyttöön menettelyjä, joiden avulla noudatetaan vaarallisten aineiden ja jätteiden kuljetuksia koskevia sääntöjä, jotka johtuvat erityisesti neuvoston direktiivistä 94/55/EY ⁽¹⁾, neuvoston direktiivistä 96/35/EY ⁽²⁾ ja neuvoston asetuksesta (ETY) N:o 259/93 ⁽³⁾;
- 9) pystyttävä soveltamaan menettelyjä, joiden avulla noudatetaan pilaantuvien elintarvikkeiden kuljetusta koskevia sääntöjä, erityisesti helposti pilaantuvien elintarvikkeiden kansainvälisiä kuljetuksia ja tällaisissa kuljetuksissa käytettävää erityiskalustoa koskevan sopimuksen (ATP) määräyksiä;
- 10) pystyttävä soveltamaan menettelyjä, joiden avulla noudatetaan elävien eläinten kuljetuksia koskevia sääntöjä.

H. LIIKENNETURVALLISUUS

Hakijan on erityisesti maanteiden tavara- ja henkilöliikenteen osalta:

- 1) tunnettava kuljettajilta vaadittava pätevyys (ajokortti, lääkärintodistukset, kelpoisuustodistukset jne.);
- 2) pystyttävä toteuttamaan tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että kuljettajat noudattavat eri jäsenvaltioissa voimassa olevia liikennettä koskevia sääntöjä, kieltoja ja rajoituksia (nopeusrajoitukset, etuajo-oikeus, pysähtyminen ja pysäköiminen, valomerkkien käyttö, liikennemerkit jne.);
- 3) pystyttävä laatimaan kuljettajille ohjeita ajoneuvojen, niiden varusteiden ja lastin kuntoa koskevien turvallisuusvaatimusten noudattamisen tarkastamisesta sekä toteutettavista ennaltaehkäisevistä toimenpiteistä;
- 4) pystyttävä ottamaan käyttöön onnettomuustilanteissa noudatettavia menettelyjä sekä asianmukaisia menettelyjä onnettomuuksien tai vakavien liikenneonnetusten välttämiseksi;
- 5) pystyttävä toteuttamaan menettelyjä lastien turvallisen kiinnittämisen varmistamiseksi ja tunnettava tähän liittyvät tekniikat;

maanteiden henkilöliikenteen osalta:

- 6) omattava perustiedot jäsenvaltioiden tieverkostosta.

⁽¹⁾ Neuvoston direktiivi 94/55/EY, annettu 21 päivänä marraskuuta 1994, vaarallisten aineiden tiekuljetuksia koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä (EYVL L 319, 12.12.1994, s. 7).

⁽²⁾ Neuvoston direktiivi 96/35/EY, annettu 3 päivänä kesäkuuta 1996, vaarallisten aineiden maankuljetusten turvallisuusneuvonantajan nimeämisestä ja ammatillisesta pätevyydestä (EYVL L 145, 19.6.1996, s. 10).

⁽³⁾ Neuvoston asetus (ETY) N:o 259/93, annettu 1 päivänä helmikuuta 1993, Euroopan yhteisössä, Euroopan yhteisöön ja Euroopan yhteisöstä tapahtuvien jätteiden siirtojen valvonnasta ja tarkastamisesta (EYVL L 30, 6.2.1993, s. 1).

II TUTKINNON JÄRJESTÄMINEN

1. Jäsenvaltiot järjestävät pakollisen kirjallisen tutkinnon, jonka lisäksi ne voivat järjestää suullisen tutkinnon todetakseen, onko hakijoina olevilla maantiili liikenteen harjoittajilla on I osassa lueteltuja aihepiirejä koskeva vaadittu tietojen taso ja erityisesti kyky käyttää näitä aihepiirejä koskevia välineitä ja tekniikoita sekä suorittaa niitä vastaavat täytäntöönpano- ja yhteensovittamistehtävät.
 - a) Pakollinen kirjallinen tutkinto koostuu kahdesta osasta:
 - i) kirjalliset kysymykset, jotka ovat joko monivalintakysymyksiä (kussakin neljä vaihtoehtoa) tai suoraa vastausta edellyttäviä kysymyksiä tai näiden kahden järjestelmän yhdistelmä;
 - ii) kirjalliset tehtävät/tapaustutkimukset.Kummankin osan vähimmäiskesto on kaksi tuntia.
 - b) Jos suullinen tutkinto järjestetään, jäsenvaltiot voivat asettaa tutkintoon osallistumisen ehdoksi kirjallisen tutkinnon läpäisemisen.
 2. Jos jäsenvaltiot järjestävät myös suullisen tutkinnon, niiden on säädettävä jokaisen kolmen kokeen osalta pisteiden painotuksesta, joka on vähintään 25 prosenttia ja enintään 40 prosenttia kokonaispistemäärästä.

Jos jäsenvaltiot järjestävät vain kirjallisen kokeen, niiden on säädettävä kummankin kokeen osalta pisteiden painotuksesta, joka on vähintään 40 prosenttia ja enintään 60 prosenttia kokonaispistemäärästä.
 3. Hakijoiden on saatava koko kokeesta vähintään 60 prosenttia kokonaispistemäärästä ja jokaisesta yksittäisestä kokeesta vähintään 50 prosenttia kyseisen kokeen kokonaispistemäärästä. Jäsenvaltio voi alentaa rajaa 50 prosentista 40 prosenttiin ainoastaan yhden kokeen osalta.
-

LIITE II

AMMATILLISTA PÄTEVYYTTÄ KOSKEVAN TODISTUKSEN TURVALLISUUSOMINAISUUDET JA TODISTUKSEN MALLI

Todistuksessa on oltava vähintään kaksi seuraavista turvallisuusominaisuuksista:

- hologrammi;
 - paperissa on erityiskuituja, jotka näkyvät UV-valossa;
 - vähintään yksi mikrokirjoitusta sisältävä rivi (kirjoitus näkyy ainoastaan suurennuslasilla eikä sitä voida jäljentää kopiokoneilla);
 - kosketeltaessa tuntuvat kirjasimet, symbolit tai kuviot;
 - kaksoisnumerointi: sarjanumero ja myöntämisnumero;
 - turvakuvioitu tausta, jossa on ohut aaltomainen viivakuvioidu ja iirispainatus.
-

LIITE III

AMMATILLISESTA PÄTEVYYDESTÄ ANNETTAVAN TODISTUKSEN MALLI

EUROOPAN YHTEISÖ

(Beigenväriinen paperi — koko DIN A4 selluloosapaperi vähintään 100 g/m²)

(Teksti todistuksen antavan jäsenvaltion virallisella kielellä tai virallisilla kielillä tai jollakin niistä)

Asianomaisen jäsenvaltion tunnus (1)

Valtuutetun viranomaisen tai laitoksen nimi (2)

TODISTUS AMMATILLISESTA PÄTEVYYDESTÄ
MAANTEIDEN TAVARALIIKENTEESSÄ [HENKILÖLIIKENTEESSÄ (3)]

N:o ...

todistaa, että

syntynyt (4)

..... ssa/ssä ... päivänäkuuta

on läpäissyt kokeet (vuosi: ...; jakso; ...) (5), joka vaaditaan maanteiden tavaraliikenteen [henkilöliikenteen] (6) harjoittajien ammatillista pätevyyttä koskevan todistuksen saamiseksi, maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamisen edellytyksiä koskevista yhteisistä säännöistä ... päivänä ...kuuta ... annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o .../2009 mukaisesti.

Tämä todistus on riittävä osoitus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o .../2009 21 artiklassa tarkoitetusta ammatillisesta pätevydestä.

Annettu ssa/ssä ... päivänäkuuta (7)

(1) Valtion tunnus: (B) Belgia, (BG) Bulgaria, (CZ) Tšekki, (DK) Tanska, (D) Saksa, (EST) Viro, (GR) Kreikka, (E) Espanja, (F) Ranska, (IRL) Irlanti, (I) Italia, (CY) Kypros, (LV) Latvia, (LT) Liettua, (L) Luxemburg, (H) Unkari, (M) Malta, (NL) Alankomaat, (A) Itävalta, (PL) Puola, (P) Portugali, (RO) Romania, (SLO) Slovenia, (SK) Slovakia, (FIN) Suomi, (S) Ruotsi, (UK) Yhdistynyt kuningaskunta.

(2) Euroopan yhteisön jäsenvaltion todistuksen antamista varten ennalta nimeämä viranomainen tai laitos.

(3) Tarpeeton yliviivataan.

(4) Sukunimi ja etunimi; syntymäpaikka ja -aika.

(5) Tutkinnon tunnisteidot.

(6) Tarpeeton yliviivataan.

(7) Todistuksen antavan toimivaltaisen viranomaisen tai laitoksen leima ja allekirjoitus.

LIITE IV

6 ARTIKLAN 2 KOHDAN A ALAKOHDASSA TARKOITETUT VAKAVIMMAT RIKKOMUKSET OVAT SEURAAVAT

1. a) Kuutta vuorokautta tai kahta viikkoa koskevien ajoaika rajoitusten ylittäminen vähintään 25 prosentilla.
b) Vuorokautta koskevan ajoaika rajoituksen ylittäminen vuorokautisen työajan aikana vähintään 50 prosentilla ilman taukoa tai ilman vähintään 4,5 tunnin pituista yhtäjaksoista lepoaika.
 2. Ajopiirturin ja/tai nopeudenrajoittimen puuttuminen tai sellaisen luvattoman laitteen käyttö, jolla valvontalaitteen ja/tai nopeudenrajoittimen tallenteita voidaan muuttaa, taikka piirturilevyjen tai ajopiirturista ja/tai kuljettajakortista kopioitujen tietojen väärentäminen.
 3. Ajaminen ilman voimassa olevaa katsastustodistusta, jos tällainen asiakirja vaaditaan yhteisön oikeuden mukaan, ja/tai jarrujärjestelmän, ohjauksen voimansiirron, pyörien/renkaiden, jousituksen tai alustan hyvin vakavat puutteet, jotka aiheuttaisivat niin välittömän vaaran tieturvallisuudelle, että ajoneuvo päätetään asettaa liikennöintikieltoon.
 4. Sellaisten vaarallisten aineiden kuljettaminen, joiden kuljetus on kielletty tai joita kuljetetaan kielletyssä tai ei-hyväksytyssä säiliössä tai ilmoittamatta niitä ajoneuvon ulkopuolella vaarallisiksi aineiksi, mistä aiheutuu vaara ihmisille tai ympäristölle siinä määrin, että ajoneuvo päätetään asettaa liikennöintikieltoon.
 5. Henkilöiden ja tavaroita kuljettaminen ilman voimassa olevaa ajokorttia tai niitä kuljettavalla yrityksellä ei ole voimassa olevaa yhteisön liikennelupaa.
 6. Kuljettaja käyttää väärennettyä kuljettajakorttia tai korttia, joka ei ole hänen omansa tai joka on saatu väärin ilmoitusten ja/tai väärennettyjen asiakirjojen perusteella.
 7. Sellaisten tavaroiden kuljettaminen, jotka ylittävät suurimman sallitun kokonaismassan vähintään 20 prosentilla sellaisten ajoneuvojen osalta, joiden sallittu kokonaismassa on yli 12 tonnia ja vähintään 25 prosentilla sellaisten ajoneuvojen osalta, joiden sallittu kokonaismassa on enintään 12 tonnia.
-

NEUVOSTON PERUSTELUT

I JOHDANTO

Komissio esitti ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi maantieliikennöitsijän ammatin harjoittamiseksi täytettäviä edellytyksiä koskevista yhteisistä säännöistä 25.5.2007 yhtenä kolmesta niin sanottuun maantiepakettiin kuuluvasta ehdotuksesta (¹).

Euroopan parlamentti äänesti 21.5.2008 ensimmäisen käsittelyn lausunnostaan.

Neuvosto vahvisti yhteisen kantansa 9. tammikuuta 2009 Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 251 artiklan mukaisesti.

Neuvosto otti käsittelyssään huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon. Alueiden komitea päätti olla antamatta lausuntoa kyseisistä kolmesta ehdotuksesta.

II YHTEISEN KANNAN ERITTELY

1. Yleistä

Eurooppa-neuvoston hyväksyttyä keväällä 2007 "päätelmät liikennealan merkityksestä Lissabonin strategialle" komissio päätti tehdä ehdotuksia maantieliikennöitsijän ammatin harjoittamista ja maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen sekä linja-autoliikenteen markkinoille pääsyä koskevan nykyisen lainsäädännön tarkistamiseksi varmistaakseen muun muassa hallinnollisen kuormituksen asiaankuuluvuuden ja oikeasuhteisuuden. Yleensä ottaen näillä kolmella ehdotuksella pyritään nykyaikaistamaan, korvaamaan ja yhdistämään maanteiden liikenteenharjoittajia ja maantieliikenteen markkinoille pääsyä koskevia säännöksiä.

Ehdotuksella asetukseksi maantieliikennöitsijän ammatin harjoittamiseksi täytettäviä edellytyksiä koskevista yhteisistä säännöistä pyritään luomaan maantieliikennöitsijän ammatin harjoittamista koskevat yhdenmukaiset ja valvottavissa olevat säännökset. Lisäksi sillä edistetään Lissabonin strategian tavoitteiden saavuttamista siten, että se luo alalle tasapuolisemmat kilpailuolosuhteet ja tekee siitä läpinäkyvämmän maantiekuljetusten asiakkaiden kannalta. Viime kädessä se parantaa liikennepalvelujen tehokkuutta ja laatua. Se parantaa myös EU:n kilpailukykyä, koska maantiekuljetukset ovat hallitsevassa asemassa teollisuuden tuotanto- ja jakelujärjestelmissä.

2. Keskeiset poliittiset kysymykset

i) Kohde, soveltamisala ja määritelmät

Neuvosto noudatti pitkälti komission ehdotusta säännösten selventämiseksi ja keventämiseksi. Neuvosto täsmensi kuitenkin, että asetusta ei sovelleta yrityksiin, jotka harjoittavat ainoastaan ei-kaupallista tai maksutonta maanteiden henkilöliikennettä tai jotka harjoittavat maantieliikennöitsijän ammattia yksinomaan moottoriajoneuvoilla, joiden enimmäisnopeus on 40 km/h. Myös Euroopan parlamentti esitti viimeksi mainittua poikkeusta. Jäsenvaltiot voivat yhteisen kannan mukaan lisäksi jättää tämän asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle maantieliikennöitsijät, jotka harjoittavat ainoastaan kansallista liikennettä, jolla on kuljetettujen tavaroiden luonteen tai lyhyen kuljetusmatkan vuoksi vain vähäinen vaikutus kuljetusmarkkinoihin.

Euroopan parlamentti hyväksyi pitkälti komission ehdotuksen.

ii) Liikenteestä vastaava henkilö

Komission ehdotuksessa määritellään suhde, joka henkilöllä, jolla on tarvittava ammatillinen pätevyys ("liikenteestä vastaava henkilö"), on oltava sen yrityksen kanssa, jonka kuljetustoimintoja hänen on määrä johtaa. Henkilön on oltava yrityksen palveluksessa ja saatava siltä palkkaa.

(¹) Toiset kaksi säädösehdotusta ovat:

- Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä (uudelleenlaadittu)
- Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi linja-autoliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä (uudelleenlaadittu).

Koska tämän henkilön oletetaan johtavan tosiasiallisesti ja jatkuvasti yrityksen kuljetustoimintaa, hänen on vastattava päätöstensä seurauksista ja hän on näin ollen vastuussa johtamansa toiminnan yhteydessä tehdyistä rikkomisista. Tätä vastuuta sovelletaan tämän asetuksen puitteissa, mutta se ei rajoita kunkin jäsenvaltion omassa lainsäädännössä säädettyä rikosoikeudellista tai taloudellista vastuuta. Asetuksen mukaan yksityisyrittäjät voivat käyttää toista (ulkopuolista) liikenteestä vastaavaa henkilöä luvan saamiseen liittyvistä syistä. Näin pyritään lisäämään yksityisyrittäjien riippumattomuutta heille kuljetuksia antavista suurista liikenteenharjoittajista ja suojaamaan heitä käytännöllä, joissa he ovat peitetysti suurten liikenteenharjoittajien palkollisia.

Neuvosto hyväksyi yleensä ottaen komission ehdotuksen. Yhteisessä kannassa selkeytetään kuitenkin "sisäisen" ja "ulkoisen" liikenteestä vastaavan henkilön väliset erot etenkin siltä osin, mikä koskee erilaisia kyseistä ammattia koskevia edellytyksiä, kuten sitä, että asuinpaikan on oltava yhteisössä. Ulkoinen liikenteestä vastaava henkilö on riippumaton, yrityksen nimeämä henkilö, joka vastaa erityisesti kuljetustoimintoista, kuten tehtävistä, jotka liittyvät ajoneuvojen huollosta vastaamiseen, kuljetussopimusten ja -asiakirjojen tarkistamiseen, peruskirjanpitoon, lastien tai tehtävien jakamiseen kuljettajille ja ajoneuvoille sekä turvallisuusmenettelyjen tarkistamiseen. Ulkoinen liikenteestä vastaava henkilö voi hoitaa enintään neljän eri yrityksen kuljetustoimintoja, joihin käytetään yhteensä enintään 50:tä ajoneuvoa. Tältä osin jäsenvaltiot voivat päättää vähentää niiden yritysten määrää ja/tai ajoneuvojen kokonaismäärää, joita liikenteestä vastaava henkilö voi hoitaa. Lisäksi yhteisen kannan mukaan jäsenvaltiot voivat kieltää tai rajoittaa sisäisen liikenteestä vastaavan henkilön toimintaa toisen yrityksen ulkoisena liikenteestä vastaavana henkilönä.

Myös Euroopan parlamentti noudatti tiiviisti komission ehdotusta. Neuvoston tapaan se kuitenkin selvensi kuljetusyrityksen ja (sisäisen) liikenteestä vastaavan henkilön välistä tosiasiallista yhteyttä. Euroopan parlamentti ehdotti, että kansallinen toimivaltainen viranomais voi päättää ulkoisen liikenteestä vastaavan henkilön vastuulla olevien ajoneuvojen enimmäismäärästä.

iii) Sijoittautumisvaatimukseen liittyvät edellytykset

Komission ehdotuksessa vahvistetaan yhteiset säännöt sen varmistamiseksi, että ainoastaan yritykset, joilla on jäsenvaltiossa tosiasiallinen ja pysyvä toimipaikka, voivat harjoittaa liikenteestä vastaavan henkilön ammattia. Tavoitteena on, että kaikkia yrityksiä valvotaan samalla tavoin ja että vältetään tilanne, jossa tietyt yritykset välttyvät sijoittautumisjäsenvaltionsa viranomaisten valvonnalta. Siinä määritellään myös, että yrityksen pysyvä ja tosiasiallinen toimipaikka tarkoittaa toimistoa, rekisteröityä ajoneuvoja ja varikkoa.

Neuvosto noudatti komission ehdotusta muilta osin, mutta ei riittävää määrää pysäköintipaikkoja yrityksen ajoneuvojen säännöllistä käyttöä varten koskevan vaatimuksen osalta, joka poistettiin.

Euroopan parlamentti hyväksyi pitkälti komission ehdotuksen.

iv) Hyvämaineisuusvaatimukseen liittyvät edellytykset

Komission ehdotukseen sisältyy luettelo yhteisön säännösten vakavista rikkomisista, jotka voivat johtaa hyvämaineisuuden menetykseen myös siinä tapauksessa, että rikkomiset tapahtuvat toisissa jäsenvaltioissa. Myös toistuvia vähäisiä rikkomisia voidaan pitää vakavina. Ehdotuksella annetaan komissiolle valtuudet laatia yhteinen luettelo rikkomisista, joka on ennakoedellytys jäsenvaltioiden väliselle järjestelmälliselle tiedonvaihdolle ja niiden yhteisten kynnysarvojen määrittelylle, joiden ylittyttyä liikennelupa on peruutettava.

Neuvosto hyväksyi pitkälti komission ehdotuksen. Neuvosto poisti kuitenkin viittauksen toistuviin vähäisiin rikkomisiin ja lisäsi eläinkuljetukset vaatimuksiin, joita liikenteestä vastaavan henkilön tai yrityksen on noudatettava. Lisäksi neuvosto selvensi liitteessä III olevaa vakavimpia rikkomisia koskevaa menettelyä, josta neuvosto poisti komiteamenettelyllä tapahtuvan mukautusmahdollisuuden. Tässä yhteydessä yhteinen kanta jättää toimivaltaisten viranomaisten harkinnan varaan määrittää vakavimman rikkomisen osalta, olisiko hyvämaineisuuden menetys yksittäistapauksessa suhteeton ratkaisu.

Euroopan parlamentti hyväksyi laajalti komission ehdotuksen. Kuitenkin neuvoston tapaan Euroopan parlamentti poisti viittauksen toistuviin vähäisiin rikkomisiin. Lisäksi Euroopan parlamentti asetti tammi-kuun 1 päivän 2010 määräajaksi, johon mennessä komission on hyväksyttävä luettelo sellaisten rikkomisten luokista, tyypeistä ja vakavuusasteista, jotka saattavat johtaa hyvän maineen menetykseen.

v) *Uudet indikaattorit yritysten vakavaraisuuden arviointiin*

Komission ehdotuksessa esitetään tarkemmat indikaattorit yrityksen vakavaraisuuden arviointia varten. Yritykset tai jäsenvaltiot voivat valita kahdesta vaihtoehdosta: yrityksen tilinpäätöstiedoista lasketut vaihto-omaisuus ja quick ratio (neljännen tilinpäätösdirektiivin terminologian mukaisesti) ylittävät määrät vähimmäisarvot tai yritys todistaa vakavaraisuutensa pankkitakauksella. Ehdotetut taloudelliset indikaattorit ovat samat joita käytetään arvioitaessa yrityksen valmiutta maksaa lyhytaikaiset saatavansa.

Neuvosto poisti quick ratiota koskevan viittauksen, mutta sen sijaan antoi maantieliikennöitsijälle mahdollisuuden osoittaa vakavaraisuutensa todistuksella, kuten yhden tai useamman pankin tai muun rahoituslaitoksen, vakuutusyhtiöt mukaan luettuina, takaamalla ammattivastuuvakuutuksella.

Euroopan parlamentti päätti myös poistaa quick ratiota koskevan viittauksen ja hyväksyä, että vakuutusta voidaan pitää todisteena yrityksen vakavaraisuudesta. Lisäksi Euroopan parlamentti ehdotti, että pääomavarat todennettaisiin vahvistetulla kauppataaseella tai verotaseella. Henkilöiden, jotka hakevat maantieliikennöitsijän ammattiin ensimmäistä kertaa, on toimitettava vahvistettu avautase. Lopuksi Euroopan parlamentti ehdotti, että valuutanvaihtokurssien mukauttaminen suoritettaisiin vuosittain eikä viiden vuoden välein.

vi) *Ammatillista pätevyyttä koskevaan vaatimukseen liittyvät edellytykset*

Komission ehdotuksessa otetaan käyttöön ammatillisen pätevyyden varmistamista koskeva yhteinen lähestymistapa, jossa yhdistyvät koulutus ja pakollinen koe ja joka koskee kaikkia hakijoita, myös niitä, joilla on työkokemusta tai tutkintotodistus. Artiklassa määritellään myös vähimmäismenettelyt koe- ja koulutuskeskusten hyväksymistä varten sekä edistetään jäsenvaltioiden välistä kokemusten vaihtoa tällä alalla. Jäsenvaltioilta poistetaan lisäksi mahdollisuus erotella pätevyysvaatimukset sen mukaan, onko kyseessä kansainvälinen vai kansallinen liikenne.

Neuvosto poisti liikenteestä vastaavalta henkilöltä vaadittavan pakollisen koulutuksen. Lisäksi neuvoston yhteisen kannan mukaan jäsenvaltiot voivat vapauttaa määräytyistä kokeen osista tiettyjen kyseisessä jäsenvaltiossa annettujen korkea-asteen ja teknisen alan tutkintotodistusten haltijat sekä kyseisessä jäsenvaltiossa kansallisen liikenteen harjoittamista varten voimassa olevien ammattipätevyystodistusten haltijat. Neuvosto otti myös käyttöön mahdollisuuden, jonka mukaan jäsenvaltiot voivat vapauttaa kokeesta henkilöt, jotka ovat johtaneet jatkuvasti maanteiden tavaraliikenteen yritystä tai maanteiden henkilöliikenteen yritystä jossakin jäsenvaltiossa viimeisinä 15 vuotena.

Euroopan parlamentti päätti myöskin poistaa pakollista koulutusta koskevan säännöksen, mutta antoi vastaavasti jäsenvaltioille mahdollisuuden edistää liikenteestä vastaavien henkilöiden säännöllistä koulutusta. Euroopan parlamentti hyväksyi myös sen, että jäsenvaltiot voivat vapauttaa kokeesta henkilöt, joilla on vähintään kymmenen vuoden jatkuva käytännön kokemus liikennettä harjoittavan yrityksen johtotehtävistä. Väärinkäytösten estämiseksi esimerkiksi "turistikokeen" muodossa Euroopan parlamentti säättää, että henkilön tulisi suorittaa koe ainoastaan asuinpaikkansa jäsenvaltiossa. Lisäksi ehdotetaan, että liikenteestä vastaavan henkilön tehtävään pyrkiville koulutusta antavien ja heille kokeita järjestävien laitosten hyväksymiskriteerit olisivat keskinäisesti yhteensopivat. Lisäksi Euroopan parlamentti otti käyttöön liikenteestä vastaavia henkilöitä koskevan veloitteen osallistua uudelleen koulutukseen oltuaan viisi vuotta poissa työelämästä.

vii) *Lupien myöntäminen ja valvonta*

Komission ehdotuksessa pyritään vahvistamaan jäsenvaltioiden nimeämien viranomaisten asemaa valvottaessa sitä, että yritykset täyttävät asetuksessa säädetyt edellytykset. Ehdotuksessa määritellään yhteiset periaatteet, joiden avulla voidaan varmistaa ammattiin pääsyä koskevien sääntöjen suurempi avoimuus, vertailtavuus ja viime kädessä uskottavuus. Ehdotuksessa asetetaan lisäksi määräajat, joita viranomaisten on noudatettava asioiden käsittelyssä, sekä yrityksille mahdollisesti asetettavat määräajat, joiden kuluessa niiden on korjattava tilanteensa välttyäkseen seuraamuksilta. Siinä veloitetaan myös toimivaltaiset viranomaiset varoittamaan yrityksiä, joiden osalta on olemassa vaara, etteivät ne enää täytä asetuksen vaatimuksia. Ehdotuksessa määritellään asteittain kovenevat hallinnolliset seuraamukset, jotka vaihtelevat luvan osittaisesta peruuttamisesta aina maantieliikennöitsijän pätevyyden mitätöintiin. Valvonnan osalta ehdotuksessa säädetään kohdennetuista tarkastuksista, joita jäsenvaltiot voivat suorittaa nykyisiä viisivuotistarkastuksia tiheämmin.

Neuvosto noudatti periaatteessa komission ehdotusta, mutta päätti lisätä muutamia säännöksiä johtavien periaatteiden keventämiseksi ja yksinkertaistamiseksi. Jäsenvaltiot voivat myöntää muuntotyyppejä lupia yrityksille, jotka harjoittavat liikennettä ainoastaan kyseisen jäsenvaltion alueella. Jäsenvaltiot voivat lyhentää määräaika, jonka puitteissa yrityksen on ilmoitettava luvanhakuun käytettyjen tietojen muutoksista. Jäsenvaltioilla on lisäksi mahdollisuus pidentää lupahakemuksen tarkasteluun käytettävää määräaika. Toimivaltaisen viranomaisen on 31 päivään joulukuuta 2012, jos asiasta on epäilyksiä, tarkastettava, ettei liikenteestä vastaava henkilö ole julistettu jossakin jäsenvaltiossa soveltumattomaksi johtamaan yrityksen kuljetustoimintaa, ja 31 päivästä tammikuuta 2013 toimivaltaisen viranomaisen on tehtävä samoin arvioidessaan kansallisia sähköisiä rekistereitä. Yhteiseen kantaan on myös sisällytetty lähestymistapa, jonka mukaan tarkastusten jaksot mukautetaan tekniseen edistykseen. Ennen vuotta 2015 jäsenvaltioiden on suoritettava tarkastuksia vähintään joka viides vuosi, kun taas vuodesta 2015 lähtien tarkastuksia suoritetaan riskinluokitusjärjestelmän mukaisesti.

Euroopan parlamentti hyväksyi myös muutamia tarkistuksia komission ehdotukseen. Jos asiasta on epäilyksiä, 1. tammikuuta 2012 lähtien toimivaltainen viranomaisen tarkistaa, ettei liikenteestä vastaava henkilö ole missään jäsenvaltiossa todettu soveltumattomaksi johtamaan yrityksen kuljetustoimintaa. Komissio voi muuttaa viiden vuoden välein tapahtuvien tarkastusten aikaväliä valvonnan käsittävän sääntelymenettelyn mukaisesti. Jäsenvaltioilla on lisäksi mahdollisuus vaatia yritykseltä, jonka lupa on peruutettu tilapäisesti tai kokonaan, että sen liikenteestä vastaavat henkilöt osallistuvat koulutukseen ja kokeeseen. Lopuksi selvennetään vielä, että liikenteestä vastaavaan henkilöön sovelletaan seuraamuksia vain, jos hän on vastuussa kyseisistä rikkomisista.

viii) Kansallinen sähköinen rekisteri

Komission ehdotuksessa kehoitetaan kutakin jäsenvaltiota ottamaan käyttöön liikennealan yritysten sähköisen rekisterin; eri maiden rekisterit tulisi liittää yhteen yhteisön tasolla vuoden 2010 loppuun mennessä. Ehdotuksessa säädetään myös tiedonvaihdossa käytettävien kansallisten yhteyspisteiden nimeämisestä sekä tietyistä noudatettavista menettelyistä.

Neuvosto hyväksyi periaatteessa komission ehdotuksen kansallisten sähköisten rekisterien perustamisen osalta. Kuitenkin joitakin säännöksiä lisättiin. Komissio antaa 1. kesäkuuta 2009 mennessä rekisterin rakennetta koskevat suuntaviivat. Jäsenvaltioiden on luotava kansallinen rekisteri 24 kuukautta asetuksen voimaantulon (20 päivää sen julkaisemisesta) jälkeen. Kansallisten rekisterien tulee olla liitettävä yhteen 31. joulukuuta 2012 mennessä. Jäsenvaltioiden on sisällytettävä vakavat rikkomiset kansalliseen rekisteriin vasta vuodesta 2016 lähtien. Lisäksi kaikkia säädettyjä määräaikoja voidaan muuttaa ja (tarvittaessa) siirtää komiteamenettelyllä. Lopuksi komissiota pyydetään arvioimaan kertomuksessaan kansallisten sähköisten rekisterien toimivuutta ja niihin sisältyviä tietoja.

Parlamentti ehdottaa, että kansallisessa sähköisessä rekisterissä olisi julkinen ja yksityinen osio. Jälkimmäiseen pääsisivät vain toimivaltaiset viranomaiset erityisedellytyksin (ts. erityinen toimivalta tieliikenteen alalla ja kyseessä olevat virkamiehet ovat valantehneitä). Parlamentti esittää myös rekisterin luomista liikenteestä vastaavista henkilöistä. Parlamentti pyytää sijaintipaikan jäsenvaltion ulkopuolella käytettävien ajoneuvojen rekisteritunnusten ottamista mukaan rekisteriin, kun taas neuvoston yhteisen kannan mukaan komissio voi tehdä vuonna 2009 suosituksen ajoneuvon rekisteritunnusten mukaan ottamisesta. Lopuksi Euroopan parlamentti ehdottaa, että toimivaltainen viranomaisen olisi vastuussa sähköisen rekisterin päivittämisestä ja ylläpitämisestä.

3. Muut poliittiset kysymykset

Neuvosto päätti korvata ilmauksen "seuraamus" ilmauksella "rangaistus".

Neuvosto päätti poistaa "vakiintuneita oikeuksia" koskevat säännökset, joilla vapautettiin yritykset, jotka osoittivat, että niillä oli jossakin jäsenvaltiossa lupa harjoittaa maanteiden tavaraliikenteen harjoittajan ammattia tai maanteiden henkilöliikenteen harjoittajan ammattia, esittämästä todistetta siitä, että niillä on ammatillinen pätevyys.

Neuvosto muutti raportointivelvoitteita koskevia säännöksiä hallinnollisen taakan keventämiseksi.

Neuvoston yhteisen kannan mukaan asetuksen soveltaminen alkaa 24 kuukautta (18 kuukauden sijaan) sen voimaantulon jälkeen.

Neuvosto päätti täsmentää liitettä II lisäämällä sarjan turvallisuusominaisuuksia, joista ainakin kahden tulee sisältyä asiakirjoihin.

Neuvosto laati liitteen III, jossa on luettelo vakavimmista rikkomisista.

4. Muut Euroopan parlamentin hyväksymät tarkistukset

Muut tarkistukset, jotka eivät sisällyneet yhteiseen kantaan, koskevat seuraavia:

- viittaus turvallisiin tietovälineisiin sijoittautumista koskevaan vaatimukseen liittyvänä edellytyksenä
- jäsenvaltioiden velvoite ilmoittaa komissiolle todistuksista, joita ne pitävät todisteina ammattipätevyydestä
- viittaus tietojen arkistointiin ja tietosuojaan yhteisön sääntöinä, joiden laiminlyönti voisi asettaa liikenteestä vastaavan henkilön hyvän maineen kyseenalaiseksi
- viittaus kieltoon, joka koskee ammattipätevyyttä koskevan todistuksen siirtämistä oikeushenkilöille
- yrityksen liikenteestä vastaavan henkilön vaihtamista koskevan määräajan lyhentäminen
- sen mahdollisuuden poistaminen, jonka mukaan kansallisten rekisterien yhteenliittämistä voitaisiin lykätä valvonnan käsittävän sääntelymenettelyn mukaisesti
- sen määräajan lyhentäminen, joka yrityksellä on sen osoittamiseksi, että sillä on tosiasiallinen ja pysyvä toimipaikka
- pyyntö selvityksen tekemiseksi taksien mahdollisesta liittämisestä asetuksen soveltamisalaan
- asetuksen soveltamista koskeva ehdotettu päivämäärä 1. kesäkuuta 2009.

III PÄÄTELMÄ

Neuvosto on yhteisen kantansa muodostamisessa ottanut täysin huomioon komission ehdotuksen ja Euroopan parlamentin ensimmäisen käsittelyn lausunnon. Euroopan parlamentin esittämien tarkistusten osalta neuvosto toteaa, että huomattava määrä niistä on jo joko asian puolesta, osin tai kokonaan sisällytetty yhteiseen kantaan.

Neuvoston 9 päivänä tammikuuta 2009 vahvistama

YHTEINEN KANTA (EY) N:o 6/2009,

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o .../2009 antamiseksi kansainvälisen linja-autoliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä (uudelleenlaadittu toisinto)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(2009/C 62 E/02)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO,
jotka

ottavat huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 71 artiklan,

ottavat huomioon komission ehdotuksen,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon ⁽¹⁾,

ovat kuulleet alueiden komiteaa,

noudattavat perustamissopimuksen 251 artiklassa määrättyä menettelyä ⁽²⁾,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Yhteisistä säännöistä harjoitettaessa kansainvälistä henkilöliikennettä linja-autoilla 16 päivänä maaliskuuta 1992 annettuun neuvoston asetukseen (ETY) N:o 684/92 ⁽³⁾ ja edellytyksistä, joilla muut kuin jäsenvaltiosta olevat liikenteenharjoittajat voivat harjoittaa kansallista maanteiden henkilöliikennettä jäsenvaltiossa, 11 päivänä joulukuuta 1997 annettuun neuvoston asetukseen (EY) N:o 12/98 ⁽⁴⁾ on tehtävä useita huomattavia muutoksia. Selkeyden ja yksinkertaisuuden vuoksi nämä asetukset olisi laadittava uudelleen ja yhdistettävä yhdeksi asetukseksi.
- (2) Yhteisen liikennepolitiikan toteuttaminen edellyttää muun muassa sellaisten yhteisten sääntöjen antamista, joita sovelletaan kansainväliseen henkilöliikenteeseen maantiellä, sekä niiden edellytysten vahvistamista, joilla muut kuin jäsenvaltiosta olevat liikenteenharjoittajat voivat harjoittaa kansallista liikennettä jäsenvaltiossa.
- (3) Linja-autoilla harjoitettavaa kansainvälistä henkilöliikennettä koskevien sääntöjen johdonmukaisuuden varmistamiseksi kaikkialla yhteisössä tätä asetusta olisi sovellettava kaikkeen kansainväliseen liikenteeseen yhteisön alueella. Jäsenvaltioista kolmansien maihin suuntautuvaan liikenteeseen sovelletaan edelleen suurelta osin jäsenvaltioiden ja asianomaisten kolmansien maiden kahdenvälisiä sopimuksia. Sen vuoksi tätä asetusta ei olisi sovellettava siihen

osaan jäsenvaltion alueella tehtävästä matkasta, jonka kuluessa matkustajia otetaan kyytiin tai jätetään kyydistä, kunnes yhteisön ja asianomaisten kolmansien maiden välillä on tehty tarpeelliset sopimukset. Sitä olisi kuitenkin sovellettava sellaisen jäsenvaltion alueella, jonka kautta liikennöidään.

- (4) Palvelujen tarjoamisen vapaus on yhteisen eräs liikennepolitiikan perusperiaate ja edellyttää, että kaikille jäsenvaltioiden liikenteenharjoittajille taataan pääsy kansainvälisille liikennemarkkinoille ilman kansalaisuuteen tai sijoitautumispaikkaan perustuvaa syrjintää.
- (5) Linja-autoilla harjoitettavan kansainvälisen henkilöliikenteen edellytyksenä olisi oltava yhteisön liikennelupa. Valvontaviranomaisten erityisesti muualla kuin liikenteenharjoittajan sijoittautumisjäsenvaltiossa suorittamien tehokkaiden tarkastusten helpottamiseksi liikenteenharjoittajia olisi vaadittava pitämään oikeaksi todistettu jäljennös yhteisön liikenneluvasta jokaisessa ajoneuvossa. Olisi määriteltävä yhteisön liikennelupien myöntämisen ja peruuttamisen edellytykset, niiden voimassaoloajat ja niiden käyttöä koskevat yksityiskohtaiset säännöt. On tarpeen säätää myös yhteisön liikenneluvan ja sen oikeaksi todistettujen jäljennösten ulkoasua ja muita ominaisuuksia koskevista yksityiskohtaisista vaatimuksista.
- (6) Markkinoiden kysynnän täyttämiseksi olisi säädettävä joustavista järjestelyistä, jollei säännöllistä erityisliikennettä sekä tiettyä satunnaisliikennettä koskevista edellytyksistä muuta johdu.
- (7) Vaikka säännöllisen liikenteen olisi säilyttävä luvanvaraisena, tiettyjä sääntöjä olisi muutettava, erityisesti lupien myöntämistä koskevien menettelyjen osalta.
- (8) Lupa säännöllisen liikenteen harjoittamiseen olisi vastaisuudessa annettava luvan myöntämistä koskevien menettelyn perusteella, jollei ole selvästi yksilöityjä hakijasta johtuvia syitä sen epäämiseen. Asianomaisiin markkinoihin liittyvänä epäämisperusteena olisi käytettävä joko sitä, että hakemuksen kohteena oleva liikenne aiheuttaisi vakavaa haittaa sellaisen vastaavan liikenteen kannattavuudelle, jota harjoitetaan yhden tai useamman julkisen palvelun tarjoamista koskevan sopimuksen mukaisesti asianomaisilla suorilla reittiosuoksilla, tai sitä, että palvelun pääasiallisena tarkoituksena ei ole matkustajien kuljettaminen eri jäsenvaltioissa sijaitsevien paikkojen välillä.

⁽¹⁾ EUVL C 10, 15.1.2008, s. 44.

⁽²⁾ Euroopan parlamentin lausunto, annettu 5. kesäkuuta 2008 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä), neuvoston yhteinen kanta, vahvistettu 9. tammikuuta 2009, Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu ... (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä). Neuvoston päätös, tehty ...

⁽³⁾ EYVL L 74, 20.3.1992, s. 1.

⁽⁴⁾ EYVL L 4, 8.1.1998, s. 4.

- (9) Muiden kuin jäsenvaltiosta olevien liikenteenharjoittajien olisi annettava harjoittaa kansallista maanteiden henkilöliikennettä, mutta kunkin liikennemuodon ominaispiirteet olisi otettava huomioon. Tällainen kabotaasiliikenne olisi suoritettava yhteisön lainsäädäntöä, kuten teliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta 15 päivänä maaliskuuta 2006 annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 561/2006⁽¹⁾, sekä vastaanottavassa jäsenvaltiossa tietyillä aloilla voimassa olevaa kansallista lainsäädäntöä noudattaen.
- (10) Palvelujen tarjoamisen yhteydessä tapahtuvasta työntekeijöiden lähettämisestä työhön toiseen jäsenvaltioon 16 päivänä joulukuuta 1996 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 96/71/EY⁽²⁾ säännöksiä sovelletaan kabotaasiliikennettä harjoitaviin kuljetusyrityksiin.
- (11) Muiden kuin jäsenvaltiosta olevien liikenteenharjoittajien harjoittama säännöllinen liikenne olisi sallittava, tietyin edellytyksin ja erityisesti vastaanottavan jäsenvaltion lainsäädäntöä noudattaen, ainoastaan, jos sitä harjoitetaan osana kansainvälistä säännöllistä liikennettä, kaupunki- ja seutuliikennettä lukuun ottamatta.
- (12) Jäsenvaltioiden olisi avustettava toisiaan vastavuoroisesti tämän asetuksen asianmukaisessa soveltamisessa.
- (13) Hallinnollisia muodollisuuksia olisi mahdollisuuksien mukaan kevennettävä luopumatta kuitenkaan tarkastuksista ja seuraamuksista, joilla taataan tämän asetuksen oikea soveltaminen ja täytäntöönpanon tehokas valvonta. Tätä varten olisi voimassa olevia yhteisön liikenneluvan peruuttamista koskevia sääntöjä selvennettävä ja tehostettava. Nykyisiä sääntöjä olisi mukautettava siten, että ne mahdollistavat tehokkaat seuraamukset sellaisista vakavista rikkomuksista, jotka on tehty muussa jäsenvaltiossa kuin sijoittautumisjäsenvaltiossa. Seuraamusten olisi oltava syrjimättömiä ja rikkomusten vakavuuteen suhteutettuja. Asetettujen seuraamusten osalta olisi oltava mahdollista hakea muutosta.
- (14) Jäsenvaltioiden olisi merkittävä maantiekuljetusyrityksiä koskevaan kansalliseen sähköiseen rekisteriinsä kaikki liikenteenharjoittajien vakavat rikkomukset, jotka ovat johtaneet seuraamuksiin.
- (15) Kansallisten viranomaisten välisen tiedonvaihdon helpottamiseksi ja tehostamiseksi jäsenvaltioiden olisi käytettävä tietojen vaihtoon maanteliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamisen edellytyksiä koskevista yhteisistä säännöistä ...päivänä...kuuta...annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o .../2009⁽³⁾ mukaisesti perustettuja kansallisia yhteyspisteitä.
- (16) Tämän asetuksen täytäntöönpanemiseksi tarvittavista toimenpiteistä olisi päätettävä menettelystä komissiolle siirrettyä täytäntöönpanovaltaa käytettäessä 28 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyn neuvoston päätöksen 1999/468/EY⁽⁴⁾ mukaisesti.
- (17) Komissiolle olisi erityisesti siirrettävä toimivalta vahvistaa eräiden sellaisten asiakirjojen muoto, joita käytetään tätä asetusta sovellettaessa, sekä mukauttaa tämän asetuksen liitteet I ja II tekniikan kehitykseen. Koska nämä toimenpiteet ovat laajakantoisia ja niiden tarkoituksena on muuttaa tämän asetuksen muita kuin keskeisiä osia täydentämällä sitä uusilla muilla kuin keskeisillä osilla, ne on hyväksyttävä päätöksen 1999/468/EY 5 a artiklassa säädettyä valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.
- (18) Jäsenvaltioiden olisi toteutettava tarvittavat toimenpiteet tämän asetuksen täytäntöön panemiseksi erityisesti tehokkaiden, oikeasuhteisten ja varoittavien seuraamusten osalta.
- (19) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla toteuttaa toiminnan tavoitetta, joka on linja-autoilla harjoitettavaa kansainvälistä henkilöliikennettä koskevien sääntöjen johdonmukaisuuden varmistaminen kaikkialla yhteisössä, vaan se voidaan laajuutensa ja vaikutustensa vuoksi saavuttaa paremmin yhteisön tasolla, joten yhteisö voi toteuttaa toimenpiteitä perustamissopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä asetuksessa ei ylitetä sitä, mikä on tämän tavoitteen saavuttamiseksi tarpeen,

OVAT ANTANEET TÄMÄN ASETUKSEN:

I LUKU

YLEISET SÄÄNNÖKSET

1 artikla

Soveltamisala

1. Tätä asetusta sovelletaan sellaiseen kansainväliseen henkilöliikenteeseen, joka tapahtuu linja-autoilla yhteisön alueella ja jota harjoittavat toisen lukuun tai omaan lukuun jäsenvaltioon sen lainsäädännön mukaisesti sijoittautuneet liikenteenharjoittajat ja jonka harjoittamiseen käytetään kyseisessä jäsenvaltiossa rekisteröityjä ajoneuvoja, jotka ovat tähän sopivia ja jotka on rakenteensa ja varustuksensa puolesta tarkoitettu kuljettajaa mukaan lukien yli yhdeksän henkilön kuljettamiseen, sekä ajoneuvojen liikkumiseen tyhjinä tällaisen liikenteen yhteydessä.

⁽¹⁾ EUVLL 102, 11.4.2006, s. 1.

⁽²⁾ EYVLL 18, 21.1.1997, s. 1.

⁽³⁾ EUVLL ...

⁽⁴⁾ EYVLL 184, 17.7.1999, s. 23.

Ajoneuvon vaihtaminen tai kuljetuksen keskeytyminen sen vuoksi, että osa matkasta voidaan tehdä toisella liikennevälineellä, ei vaikuta tämän asetuksen soveltamiseen.

2. Kun on kyse liikenteestä jäsenvaltiosta kolmanteen maahan ja päinvastoin, tätä asetusta sovelletaan siihen osaan matkasta, joka tapahtuu minkä tahansa jäsenvaltion alueella, jonka kautta liikennöidään. Sitä ei sovelleta siihen jäsenvaltion alueella tapahtuvaan matkan osaan, jonka kuluessa matkustajia otetaan kyytiin tai jätetään kyydistä, niin kauan kuin yhteisön ja kyseisen kolmannen maan välillä ei ole tehty tarvittavaa sopimusta.

3. Siihen asti kun 2 kohdassa tarkoitettut sopimukset on tehty, tämä asetusta ei vaikuta jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden kahdenvälisissä sopimuksissa oleviin määräyksiin, jotka koskevat liikennettä jäsenvaltiosta kolmanteen maahan ja päinvastoin.

4. Tätä asetusta sovelletaan toisen lukuun harjoitettavaan maanteiden kansalliseen henkilöliikenteeseen, jota muu kuin jäsenvaltiosta oleva liikenteenharjoittaja harjoittaa tilapäisesti siten kuin V luvussa säädetään.

2 artikla

Määritelmät

Tässä asetuksessa tarkoitetaan:

- 1) 'kansainvälisellä liikenteellä':
 - a) ajoneuvolla suoritettavaa matkaa, jonka lähtöpaikka ja saapumisaika sijaitsevat kahdessa eri jäsenvaltiossa ja joka voi tapahtua yhden tai useamman jäsenvaltion tai kolmannen maan kautta;
 - b) ajoneuvolla suoritettavaa matkaa, jonka lähtöpaikka ja saapumisaika sijaitsevat samassa jäsenvaltiossa, kun matkustajia otetaan kyytiin ja jätetään kyydistä toisen jäsenvaltion alueella tai kolmannessa maassa;
 - c) jäsenvaltiosta kolmanteen maahan tai päinvastoin ajoneuvolla suoritettavaa matkaa, joka voi tapahtua yhden tai useamman jäsenvaltion tai kolmannen maan kautta;
 - d) kolmansien maiden välillä ajoneuvolla suoritettavaa matkaa, joka tapahtuu yhden tai useamman jäsenvaltion alueen kautta;
- 2) 'säännöllisellä liikenteellä' liikennettä, jolla huolehditaan henkilöliikenteestä määrätyn väliajoin määrättyllä reitillä ja jolla matkustajia otetaan kyytiin ja jätetään kyydistä ennalta vahvistetuissa pysähdyspaikoissa;
- 3) 'säännöllisellä erityisliikenteellä', sen järjestäjästä riippumatta, säännöllistä liikennettä, jolla huolehditaan vain tiettyjen matkustajaryhmien kuljetuksesta ilman muita matkustajia;
- 4) 'satunnaisliikenteellä' liikennettä, joka ei sisälly säännöllisen liikenteen määritelmään, säännöllinen erityisliikenne mukaan luettuna, ja jolle on erityisesti ominaista, että siinä on kyse

asiakkaan tai liikenteenharjoittajan omasta aloitteesta muodostetun ryhmän kuljettamisesta;

- 5) 'omaan lukuun harjoitettavalla liikenteellä' liikennettä, jonka luonnollinen henkilö tai oikeushenkilö voittoa tai kaupallista hyötyä tavoittelematta järjestää siten, että:
 - liikenne on vain kyseisen luonnollisen henkilön tai oikeushenkilön tavanomaisen toiminnan liitännäistoiminto, ja
 - liikenteeseen käytetyt ajoneuvot ovat kyseisen luonnollisen henkilön tai oikeushenkilön omaisuutta tai tämä on hankkinut ne lykkävin ehdoin tai ne on hankittu pitkäaikaisella leasing-sopimuksella, ja kyseisen luonnollisen henkilön tai oikeushenkilön henkilökuntaan kuuluva taikka luonnollinen henkilö itse tai yrityksen palvelukseen ottama tai sen käyttöön sopimuksen perusteella asetettu henkilöstö kuljettaa niitä;
- 6) 'vastaanottavalla jäsenvaltiolla' jäsenvaltiota, jossa liikenteenharjoittaja harjoittaa toimintaa ja joka ei ole liikenteenharjoittajan sijoittautumisjäsenvaltio;
- 7) 'kabotaasiliikenteellä' joko
 - maanteiden kansallista henkilöliikennettä, jota liikenteenharjoittaja harjoittaa toisen lukuun ja tilapäisesti vastaanottavassa jäsenvaltiossa, tai
 - matkustajien ottamista kyytiin tai jättämistä kyydistä samassa jäsenvaltiossa kansainvälisen säännöllisen liikenteen yhteydessä, tämän asetuksen säännösten mukaisesti ja edellyttäen, että se ei ole kyseisen liikenteen pääasiallinen tarkoitus;
- 8) 'yhteisön tieliikennelainsäädännön' vakavalla rikkomuksella rikkomuksia, joista voi seurata asetuksen (EY) N:o .../2009 6 artiklan 1 ja 2 kohdassa tarkoitettuna hyvän maineen menettäminen ja/tai yhteisön liikenneluvan peruuttaminen määräajaksi tai kokonaan.

3 artikla

Palvelujen tarjoamisen vapaus

1. Edellä 1 artiklassa tarkoitettu toisen lukuun liikennettä harjoittava liikenteenharjoittaja saa tämän asetuksen mukaisesti harjoittaa linja-autoilla säännöllistä liikennettä, mukaan lukien säännöllinen erityisliikenne ja satunnaisliikenne, ilman kansalaisuuteen tai sijoittautumispaikkaan perustuvaa syrjintää, jos:
 - a) hänellä on kansallisessa lainsäädännössä säädettyjen markkinoille pääsyä koskevien edellytysten mukaisesti oikeus harjoittaa sijoittautumisjäsenvaltiossa linja-autolla säännöllistä liikennettä, säännöllinen erityisliikenne tai satunnaisliikenne mukaan lukien;
 - b) hän täyttää yhteisön säännösten mukaiset edellytykset kansallisen ja kansainvälisen maanteiden henkilöliikenteen harjoittajan ammattiin pääsyyllä; ja

c) hän täyttää kuljettajiin ja ajoneuvoihin sovellettavien vaatimusten osalta vaatimukset, joista säädetään erityisesti tiettyjen moottoriajoneuvoluokkien nopeudenrajoittimien asentamisesta ja käytöstä yhteisössä 10 päivänä helmikuuta 1992 annetussa neuvoston direktiivissä 92/6/ETY⁽¹⁾, tiettyjen yhteisössä liikkuvien tieliikenteen ajoneuvojen suurimmista kansallisissa ja kansainvälisissä liikenteessä sallituista mitoista ja suurimmista kansainvälisissä liikenteessä sallituista painoista 25 päivänä heinäkuuta 1996 annetussa neuvoston direktiivissä 96/53/EY⁽²⁾, ja maanteiden tavara- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyydestä ja jatkokoulutuksesta 15 päivänä heinäkuuta 2003 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2003/59/EY⁽³⁾.

2. Edellä 1 artiklassa tarkoitettu omaan lukuun liikennettä harjoittava liikenteenharjoittaja saa harjoittaa 5 artiklan 5 kohdan nojalla liikennettä ilman kansallisuuteen tai sijoittautumispaikkaan perustuvaa syrjintää, jos:

- hänellä on oikeus harjoittaa sijoittautumisjäsenvaltiossa liikennettä linja-autoilla kansallisen lainsäädännön markkinoille pääsyä koskevien edellytysten mukaisesti; ja
- hän täyttää kuljettajiin ja ajoneuvoihin sovellettavien vaatimusten osalta ne, joista säädetään erityisesti direktiiveissä 92/6/ETY, 96/53/EY ja 2003/59/EY.

II LUKU

YHTEISÖN LIIKENNELUPA JA MARKKINOILLE PÄÄSY

4 artikla

Yhteisön liikennelupa

- Kansainvälisen henkilöliikenteen harjoittaminen linja-autoilla edellyttää sijoittautumisjäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten myöntämää yhteisön liikennelupaa.
- Sijoittautumisjäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten on annettava liikenneluvan haltijalle yhteisön liikenneluvan alkuperäiskappale, joka liikenteenharjoittajan on säilytettävä, sekä siitä sellainen määrä oikeaksi todistettuja jäljennöksiä, joka vastaa yhteisön liikenneluvan haltijan kansainväliseen henkilöliikenteeseen käyttämien niiden ajoneuvojen lukumäärää, jotka ovat joko täysin tämän omistuksessa taikka muulla tavoin tämän hallinnassa esimerkiksi osamaksu-, vuokra- tai leasingosimuksella.

Yhteisön liikenneluvan ja sen oikeaksi todistettujen jäljennösten on oltava liitteessä II esitetyn mallin mukaisia. Luvassa on oltava ainakin kaksi liitteessä I lueteltua turvaominaisuutta.

Komissio mukauttaa liitteet I ja II tekniikan kehitykseen. Nämä toimenpiteet, joiden tarkoituksena on muuttaa muita kuin tämän asetuksen keskeisiä osia, hyväksytään 26 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen

⁽¹⁾ EYVL L 57, 2.3.1992, s. 27.

⁽²⁾ EYVL L 235, 17.9.1996, s. 59.

⁽³⁾ EUVL L 226, 10.9.2003, s. 4.

Yhteisön liikenneluvassa ja sen oikeaksi todistetuissa jäljennöksissä on oltava myöntäneen viranomaisen leima, allekirjoitus ja sarjanumero. Yhteisön liikenneluvan ja oikeaksi todistettujen jäljennösten sarjanumerot on merkittävä asetuksen (EY) N:o .../2009 16 artiklassa säädettyyn maantiekuljetusyrityksiä koskevaan kansalliseen sähköiseen rekisteriin osana asianomaisen liikenteenharjoittajan tiedostoa.

3. Yhteisön liikennelupa myönnetään liikenteenharjoittajan nimellä ja sitä ei saa siirtää toiselle. Oikeaksi todistettu jäljennös yhteisön liikenneluvasta on pidettävä kussakin liikenteenharjoittajan ajoneuvossa ja se on esitettävä minkä hyvänsä tarkastusviranomaisen pyynnöstä.

4. Yhteisön liikennelupa myönnetään enintään kymmeneksi vuodeksi, ja se voidaan uusida.

Ennen tämän asetuksen soveltamispäivää annetut yhteisön liikenneluvat ja niiden oikeaksi todistettut jäljennökset ovat voimassa niiden voimassaoloajan päättymiseen asti.

5. Yhteisön liikennelupaa koskevaa hakemusta tehtäessä tai uusittaessa tämän artiklan 4 kohdan mukaisesti, sijoittautumisjäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten on tarkistettava, täyttääkö liikenteenharjoittaja tai täyttääkö tämä edelleen 3 artiklan 1 kohdassa säädetty vaatimukset.

6. Jos 3 artiklan 1 kohdassa tarkoitettut edellytykset eivät täyty, sijoittautumisjäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten on kieltäydyttävä myöntämästä tai uusimasta yhteisön liikennelupaa taikka peruutettava se ja perusteltava päätöksensä.

7. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että yhteisön liikenneluvan hakija tai haltija voi hakea muutosta sijoittautumisjäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten päätökseen evätä tai peruuttaa tämä liikennelupa.

8. Jäsenvaltiot voivat päättää, että yhteisön liikennelupa antaa oikeuden myös kansallisen liikenteen harjoittamiseen.

5 artikla

Markkinoille pääsy

1. Säännöllisen liikenteen on oltava kaikkien käytettävissä, ja siihen voi tarvittaessa liittyä pakollinen paikanvaraus.

Tällainen liikenne edellyttää III luvun säännösten mukaista lupaa.

Säännöllinen liikenne jäsenvaltiosta kolmanteen maahan ja päinvastoin edellyttää jäsenvaltion ja kolmannen maan ja tarvittaessa kauttakulkujäsenvaltion kahdensivälisen sopimuksen mukaista lupaa, kunnes tarvittava sopimus yhteisön ja kyseisen kolmannen maan välillä on tehty.

Liikenteen harjoittamisen edellytysten mukauttaminen ei vaikuta siihen, onko liikenne säännöllistä.

Sellaisen rinnakkaisen tai väliaikaisen liikenteen järjestämistä, joka palvelee samaa yleisöä kuin olemassa oleva säännöllinen liikenne, tiettyjen pysähdyspaikkojen käytön lopettamista ja säännöllistä liikennettä palvelevien lisäpysähdysten käyttöön-ottoa koskevat samat säännöt kuin olemassa olevaa säännöllistä liikennettä.

2. Säännölliseen erityisliikenteeseen sisältyvät:

- a) työntekijöiden kuljettaminen kodin ja työpaikan välillä,
- b) koululaisten ja opiskelijoiden kuljettaminen oppilaitokseen ja takaisin.

Se seikka, että liikennejärjestelyjä voidaan muunnella käyttäjien vaihtelevien tarpeiden mukaan, ei vaikuta siihen, onko kyse säännöllisestä erityisliikenteestä.

Säännöllisen erityisliikenteen harjoittaminen ei edellytä III luvun mukaista lupaa, jos siitä on tehty sopimus järjestäjän ja liikenteenharjoittajan välillä.

3. Satunnaisliikenteen harjoittaminen ei edellytä III luvun mukaista lupaa.

Sellaisen rinnakkaisen tai väliaikaisen liikenteen järjestäminen, joka on verrattavissa olemassa olevaan säännölliseen liikenteeseen ja joka palvelee sen kanssa samaa asiakaskuntaa, edellyttää kuitenkin III luvussa säädetyn menettelyn mukaisesti myönnettävää lupaa.

Satunnaisliikenne voi olla aika ajoin tarjottavaa olematta sen vuoksi muuta kuin satunnaisliikennettä.

Liikenteenharjoittajaryhmä, joka toimii saman sopimuskumppanin lukuun, voi harjoittaa satunnaisliikennettä, ja matkustajat voivat jatkaa matkaa toisen samaa liikenteenharjoittajaryhmää edustavan liikenteenharjoittajan kyydissä jonkun jäsenvaltion alueella.

Komissio vahvistaa menettelyt, joilla tällaisten liikenteenharjoittajien nimet ja matkan varrella sijaitsevat yhteyspisteet ilmoitetaan asianomaisen jäsenvaltion toimivaltaisille viranomaisille. Nämä toimenpiteet, joiden tarkoituksena on muuttaa tämän asetuksen muita kuin keskeisiä osia täydentämällä sitä, hyväksytään 26 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.

4. Tyhjiä ajoneuvojen kuljettaminen 2 kohdan kolmannessa alakohdassa ja 3 kohdan ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettun liikenteen yhteydessä ei myöskään edellytä lupaa.

5. Omaan lukuun harjoitettava liikenne perustuu todistuksiin ja sitä eivät koske mitkään lupajärjestelmät.

Sen jäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten, jossa auto on rekisteröity, on annettava todistukset, jotka ovat voimassa koko matkan, mukaan lukien kauttakulku.

Komissio vahvistaa todistusten muodon. Nämä toimenpiteet, joiden tarkoituksena on muuttaa tämän asetuksen muita kuin keskeisiä osia täydentämällä sitä, hyväksytään 26 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.

III LUKU

LUVANVARAINEN SÄÄNNÖLLINEN LIIKENNE

6 artikla

Luvan laatu

1. Liikenneluvat myönnetään liikenteenharjoittajan nimellä ja niitä ei saa siirtää toiselle. Luvan saanut liikenteenharjoittaja voi kuitenkin sen jäsenvaltion, jonka alueella lähtöpaikka sijaitsee, toimivaltaisen viranomaisen, jäljempänä 'lupaviranomainen', suostumuksella hoitaa liikennettä alihankkijan välityksellä. Tässä tapauksessa luvassa on mainittava alihankkijan nimi ja tämän asema. Alihankkijan on täytettävä 3 artiklan 1 kohdassa säädetyt ehdot. Tämän kohdan soveltamiseksi lähtöpaikalla tarkoitetaan jompaakumpaa liikenteen päätepysäkkiä.

Jos yritykset toimivat yhdessä harjoittaakseen säännöllistä liikennettä, lupa on annettava kaikkien yritysten nimellä ja siinä on mainittava kaikkien liikenteenharjoittajien nimet. Lupa on annettava liikenteen järjestämisestä vastuulliselle yritykselle ja jäljennös siitä muille yrityksille.

2. Lupa on voimassa enintään viisi vuotta. Voimassaoloaika voidaan lyhentää joko hakijan pyynnöstä tai sellaisten jäsenvaltioiden viranomaisten keskinäisellä suostumuksella, joiden alueella matkustajia otetaan kyytiin tai jätetään kyydistä.

3. Luvassa on eriteltävä seuraavat seikat:

- a) liikennelaji;
- b) matkareitti, erityisesti on mainittava lähtö- ja saapumispaikka;
- c) sen voimassaoloaika;
- d) pysähdykset ja aikataulu.

4. Komissio vahvistaa lupien muodon. Nämä toimenpiteet, joiden tarkoituksena on muuttaa tämän asetuksen muita kuin keskeisiä osia täydentämällä sitä, hyväksytään 26 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.

5. Lupa oikeuttaa sen haltijan tai haltijat hoitamaan säännöllistä liikennettä kaikkien niiden jäsenvaltioiden alueilla, joiden kautta matkareitti kulkee.

6. Säännöllistä liikennettä harjoittava liikenteenharjoittaja voi käyttää lisäajoneuvoja selviytyäkseen väliaikaisista ja poikkeuksellisista tilanteista.

Tällöin liikenteenharjoittajan on varmistettava, että ajoneuvoissa on seuraavat asiakirjat:

- a) jäljennös säännöllisen liikenteen harjoittamiseen oikeuttavasta luvasta;
- b) jäljennös säännöllisen liikenteen harjoittajan ja sen yrityksen välisestä sopimuksesta, joka antaa lisäajoneuvot käyttöön, tai vastaava asiakirja;
- c) oikeaksi todistettu jäljennös lisäajoneuvot käyttöön antaneelle liikenteen harjoittajalle myönnetystä yhteisön liikenneluvasta.

7 artikla

Lupahakemusten toimittaminen

1. Säännöllistä liikennettä koskevat lupahakemukset on toimitettava lupaviranomaiselle
2. Komissio vahvistaa hakemusten muodon. Nämä toimenpiteet, joiden tarkoituksena on muuttaa tämän asetuksen muita kuin keskeisiä osia täydentämällä sitä, hyväksytään 26 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.
3. Luvan hakijan on annettava kaikki tarpeelliseksi katsomansa tai lupaviranomaisen pyytämät täydentävät tiedot ja erityisesti säännöllinen ajosuunnitelma, jonka avulla voidaan valvoa ajo- ja lepoaikoja koskevan yhteisön lainsäädännön noudattamista, sekä jäljennös yhteisön liikenneluvasta.

8 artikla

Lupamenettely

1. Lupa annetaan kaikkien niiden jäsenvaltioiden viranomaisten yhteisellä suostumuksella, joiden alueella matkustajia otetaan kyytiin tai jätetään kyydistä. Lupaviranomaisen on toimitettava yhdessä oman arvionsa kanssa hakemuksen jäljennös ja jäljennökset kaikista muista tarpeellisista asiakirjoista mainituille viranomaisille sekä niiden jäsenvaltioiden toimivaltaisille viranomaisille, joiden alueet ylitetään ottamatta matkustajia kyytiin tai jättämättä matkustajia kyydistä.
2. Niiden jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten, joilta on pyydetty suostumusta, on ilmoitettava hakemusta koskeva päätöksensä lupaviranomaisille kahden kuukauden kuluessa. Tämä määräaika lasketaan vastaanottotodistuksesta ilmenevästä suostumuspyynnön vastaanottopäivästä. Jos niiden jäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten antama päätös, joilta on pyydetty suostumusta, on kielteinen, siinä on oltava asianmukaiset perustelut. Jos lupaviranomainen ei saa vastausta kahden kuukauden kuluessa, katsotaan viranomaisten, joilta on pyydetty lausuntoa, antaneen suostumuksensa, ja lupaviranomainen voi myöntää luvan.

Niiden jäsenvaltioiden viranomaiset, joiden alue ylitetään ottamatta matkustajia kyytiin tai jättämättä matkustajia kyydistä, voivat ilmoittaa huomionsa lupaviranomaiselle ensimmäisessä alakohdassa säädettyjen määräaikojen kuluessa.
3. Lupaviranomaisen on tehtävä päätös hakemuksen johdosta neljän kuukauden kuluessa siitä, kun liikenteenharjoittaja on toimittanut hakemuksen.
4. Lupa myönnetään, paitsi jos:
 - a) hakija on kykenemätön harjoittamaan hakemuksen mukaista liikennettä niillä välineillä, jotka hänellä on käytössään;
 - b) hakija on jättänyt noudattamatta kansallisia tai kansainvälisiä tieliikennesäännöksiä ja erityisesti kansainvälisen tieliikenteen lupaehtoja ja -vaatimuksia tai on rikkonut vakavasti yhteisön tieliikennelainsäädäntöä, erityisesti ajoneuvoja koskevien vaatimusten ja kuljettajien ajo- ja lepoaikojen osalta;
 - c) lupaehtoja ei ole noudatettu, kun kyse on luvan uusimista koskevasta hakemuksesta;

d) jäsenvaltio katsoo yksityiskohtaisen selvityksen perusteella, että kyseinen liikenne aiheuttaisi vakavaa haittaa sellaisen vertailukelpoisen liikenteen, joka kuuluu yhden tai useamman, yhteisön oikeuden mukaisen julkisen palvelun tarjoamista koskevan sopimuksen soveltamisalaan, kannattavuudelle kyseisillä suorilla osuuksilla. Jäsenvaltion on tällöin asetettava syrjimättömyysperiaatetta noudattaen arviointiperusteet sen määrittämiseksi, aiheuttaisiko se liikenne, jota varten lupaa haetaan, vakavaa haittaa edellä mainitun vertailukelpoisen liikenteen kannattavuudelle, ja ilmoitettava ne komission pyynnöstä sille.

e) jäsenvaltio katsoo yksityiskohtaisen selvityksen perusteella, että palvelun pääasiallisena tarkoituksena ei ole kuljettaa matkustajia eri jäsenvaltioissa sijaitsevien pysähdyspaikkojen välillä.

Jos olemassa oleva kansainvälinen linja-autoilla harjoitettava liikenne aiheuttaa vakavaa haittaa sellaisen vertailukelpoisen liikenteen kannattavuudelle kyseisillä suorilla osuuksilla, joka kuuluu yhden tai useamman, yhteisön oikeuden mukaisen julkisen palvelun tarjoamista koskevan sopimuksen soveltamisalaan, jäsenvaltio voi komission suostumuksella peruuttaa määräajaksi tai kokonaan luvan harjoittaa kyseistä kansainvälistä liikennettä annettuaan kuusi kuukautta tätä ennen kyseiselle liikenteenharjoittajalle asiaa koskevan ennakoilmoituksen.

Liikenteenharjoittajan tarjoamat muiden maantieliikenteen harjoittajien hintoja alemmat hinnat tai se, että joku muu maantieliikenteen harjoittaja jo harjoittaa liikennettä kyseisellä yhteydellä, ei saa olla yksin peruste hakemuksen hylkäämiselle.

5. Lupaviranomainen sekä kaikkien niiden jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset, jotka ovat mukana 1 kohdassa säädettyssä sopimukseen pääsyä koskevassa menettelyssä, voivat hylätä hakemukset ainoastaan syillä, joista säädetään tässä asetuksessa.

6. Kun 1–5 kohdassa säädetty menettely on saatettu päätökseen, lupaviranomaisen on myönnettävä lupa tai virallisesti hylättävä hakemus.

Päätös hakemuksen hylkäämisestä on perusteltava. Jäsenvaltioiden on taattava, että liikenteenharjoittajille annetaan siinä tapauksessa, että niiden hakemus hylätään, tilaisuus esittää huomautuksia.

Lupaviranomaisen on ilmoitettava kaikille 1 kohdassa tarkoitetuille viranomaisille päätöksestään ja lähetettävä niille jäljennös luvasta.

7. Jos 1 kohdassa tarkoitettussa sopimukseen pääsyä koskevassa menettelyssä ei saavuteta tulosta, jonka perusteella lupaviranomainen voi päättää hakemuksesta, yksi tai useampi 1 kohdan mukaisesti kuulluista jäsenvaltioista voi saattaa komission käsiteltäväksi kahden kuukauden kuluessa siitä, kun kielteisestä päätöksestä on ilmoitettu.

8. Kuultuaan kyseisiä jäsenvaltioita komissio tekee neljän kuukauden kuluessa lupaviranomaisen ilmoituksen vastaanottamisesta päätöksen, joka tulee voimaan kolmenkymmenen päivän kuluttua siitä, kun asiasta on ilmoitettu kyseisille jäsenvaltioille.

9. Komission päätöstä sovelletaan siihen asti, kun kyseisten jäsenvaltioiden kesken päästään sopimukseen.

9 artikla

Luvan uusiminen ja muuttaminen

Mitä 8 kohdassa säädetään, sovelletaan soveltuvin osin luvan uusimista tai luvanvaraisen liikenteen ehtojen muutoksia koskeviin hakemuksiin.

Jos liikenteen harjoittamisen edellytykset muuttuvat vain vähän, erityisesti jos ajokasvoja, maksuja, ja aikatauluja tarkistetaan, lupaviranomaisen on toimitettava ainoastaan muutosta koskevat tiedot muille jäsenvaltioille, joita asia koskee.

Kyseiset jäsenvaltiot voivat sopia, että lupaviranomainen päättää yksin liikenteen harjoittamisen ehtojen muutoksista.

10 artikla

Luvan raukeaminen

1. Säännölliseen liikenteeseen oikeuttava lupa raukeaa sen voimassaoloajan loputtua tai kolmen kuukauden kuluttua siitä, kun lupaviranomainen on saanut luvanhaltijalta tiedon aikomuksesta lopettaa liikenne, sanotun kuitenkaan rajoittamatta rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista 23 päivänä lokakuuta 2007 annetun asetuksen (EY) N:o 1370/2007⁽¹⁾ soveltamista. Tällainen ilmoitus on perusteltava asianmukaisesti.

2. Jos tarvetta liikenteeseen ei enää ole, 1 kohdassa säädetty aika on yksi kuukausi.

3. Lupaviranomaisen on ilmoitettava luvan raukeamisesta muiden sellaisten jäsenvaltioiden toimivaltaisille viranomaisille, joita asia koskee.

4. Luvanhaltijan on ilmoitettava kyseistä liikennettä käyttäville liikenteen lopettamisesta kuukautta aikaisemmin käyttämällä sopivaa julkista tiedotuskanavaa.

11 artikla

Liikenteenharjoittajien velvollisuudet

1. Muutoin kuin ylivoimaisen esteen sattuessa, säännöllistä liikennettä harjoittavan liikenteenharjoittajan on luvan raukeamiseen asti toteutettava kaikki toimenpiteet sen varmistamiseksi, että liikenne täyttää jatkuvuutta, säännöllisyyttä ja kuljetuskapasiteettia koskevat vaatimukset ja on toimivaltaisen viranomaisen 6 artiklan 3 kohdan mukaisesti asettamien edellytysten mukaista.

2. Liikenteenharjoittajan on esitettävä matkareitti, linja-auton pysähdykset, aikataulut, kuljetusmaksut ja -ehdot tavalla, jolla varmistetaan tällaisen tiedon olevan kaikkien käyttäjien saatavilla.

⁽¹⁾ EUVL L 315, 3.12.2007, s. 1.

3. Kyseiset jäsenvaltiot voivat yhteisellä sopimuksella ja luvanhaltijan suostumuksella muuttaa säännöllisen liikenteen toimintaolosuhteita, sanotun kuitenkaan rajoittamatta asetuksen (EY) N:o 1370/2007 soveltamista.

IV LUKU

SATUNNAISLIIKENNE JA MUU LIIKENNE, JOKA EI OLE LUVANVARAISTA

12 artikla

Valvonta-asiakirjat

1. Edellä 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua liikennettä lukuun ottamatta satunnaisliikenteen harjoittaminen edellyttää kuljetuskirjaa.

2. Liikenteenharjoittajan, joka harjoittaa satunnaisliikennettä, on täytettävä kuljetuskirja ennen jokaista matkaa.

3. Kuljetuskirjassa on oltava vähintään seuraavat tiedot:

- a) liikennelaji;
- b) pääasiallinen reitti;
- c) kuljetukseen osallistuvat liikenteenharjoittajat.

4. Sen jäsenvaltion toimivaltaiset viranomaiset, johon liikenteenharjoittaja on sijoittautunut, tai kyseisten viranomaisten nimeämiltä elimet toimittavat kuljetuskirjavihot.

5. Komissio vahvistaa kuljetuskirjan ja kuljetuskirjavihon muodon sekä niiden käyttötavan. Nämä toimenpiteet, joiden tarkoituksena on muuttaa tämän asetuksen muita kuin keskeisiä osia täydentämällä sitä, hyväksytään 26 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.

6. Edellä 5 artiklan 2 kohdan kolmannessa alakohdassa tarkoitettua säännöllisen erityisliikenteen osalta sopimus tai sen oikeaksi todistettu jäljennös katsotaan valvonta-asiakirjaksi.

13 artikla

Paikalliset retket

Liikenteenharjoittaja voi kansallisen satunnaisliikenteen puitteissa harjoittaa satunnaisliikennettä (paikalliset retket) muussa kuin sellaisessa jäsenvaltiossa, johon liikenteenharjoittaja on sijoittautunut.

Tällainen liikenne on tarkoitettu matkustajille, jotka eivät asu maassa ja joita sama liikenteenharjoittaja on aiemmin kuljettanut jossain ensimmäisessä alakohdassa mainitussa kansainvälisessä liikenteessä ja jotka kuljetetaan takaisin saman liikenteenharjoittajan tai liikenteenharjoittajaryhmän samalla ajoneuvolla tai toisella ajoneuvolla.

V LUKU

KABOTAASI

14 artikla

Yleinen periaate

Toisen lukuun maanteiden henkilöliikennettä harjoittavalla liikenteenharjoittajalla, jolla on yhteisön liikennelupa, on tässä luvussa säädetty edellytykset ja ilman kansallisuuteen tai sijoittautumispaikkaan perustuvaa syrjintää oikeus harjoittaa 15 artiklassa tarkoitettua kabotaasiliikennettä.

15 artikla

Sallittu kabotaasiliikenne

Kabotaasiliikenne on sallittu seuraavan liikenteen osalta:

- a) säännöllinen erityisliikenne, jos kuljetuksen järjestäjän ja liikenteenharjoittajan välinen sopimus koskee sitä;
- b) satunnaisliikenne;
- c) säännöllinen liikenne, jota harjoittaa tämän asetuksen mukaisesti muu kuin vastaanottavasta jäsenvaltiosta oleva liikenteenharjoittaja säännöllisen kansainvälisen liikenteen yhteydessä, lukuun ottamatta liikennettä, joka vastaa kaupunkikeskuksen tai taajaman taikka tämän keskuksen tai taajaman ja esikaupunkialueiden välisiä kuljetustarpeita. Kabotaasiliikennettä ei saa harjoittaa erillään kyseisestä kansainvälisestä liikenteestä.

16 artikla

Kabotaasiliikenteeseen sovellettavat säännöt

1. Jollei yhteisön säännöksissä toisin säädetä, kabotaasiliikenteen harjoittamiseen sovelletaan seuraavien seikkojen osalta vastaanottavan jäsenvaltion voimassa olevia lakeja, asetuksia ja hallinnollisia määräyksiä alaista:

- a) kuljetussopimusta koskevat ehdot;
- b) tieliikenteen ajoneuvojen painot ja mitat;
- c) tiettyjen matkustajaryhmien eli koululaisten, lasten ja liikuntarajoitteisten kuljetukseen liittyvät vaatimukset;
- d) ajo- ja lepoajat;
- e) liikenteen arvonlisävero.

Ensimmäisen alakohdan b alakohdassa tarkoitettujen painot ja mitat voivat tarvittaessa ylittää liikenteenharjoittajan sijoittautumisjäsenvaltiossa sovellettavat painot ja mitat, mutta

ne eivät saa missään tapauksessa ylittää vastaanottavan jäsenvaltion kansalliselle liikenteelle asettamia rajoituksia eivätkä direktiivin 96/53/EY 6 artiklan 1 kohdassa tarkoitetuissa todisteissa mainittuja teknisiä ominaisuuksia.

2. Jollei yhteisön lainsäädännöstä muuta johdu, kabotaasiliikenteen harjoittaminen 15 artiklan c alakohdassa säädetyn liikenteen osana on vastaanottavan jäsenvaltion niiden lakien, asetusten ja hallinnollisten määräysten alaista, jotka koskevat lupia, tarjouspyyntömenettelyjä, liikennöitäviä yhteyksiä, säännöllisyyttä, jatkuvuutta, vuorovälejä sekä reittejä.

3. Kabotaasiliikenteeseen käytettävien ajoneuvojen on oltava kansainvälisessä liikenteessä sallituille ajoneuvoille asetettujen teknisten rakennetta ja varustelua koskevien standardien mukaisia.

4. Edellä 1 ja 2 kohdassa tarkoitettuja kansallisia lakeja, asetuksia ja hallinnollisia määräyksiä on sovellettava muihin kuin jäsenvaltiosta oleviin liikenteenharjoittajiin samoin edellytyksin kuin vastaanottavaan jäsenvaltioon sijoittautuneisiin liikenteenharjoittajiin siten, että estetään kaikki kansalaisuuteen tai sijoittautumispaikkaan perustuva syrjintä.

17 artikla

Kabotaasiliikenteen valvonta-asiakirjat

1. Satunnaisliikennettä olevan kabotaasiliikenteen harjoittaminen edellyttää 12 artiklassa tarkoitettua kuljetuskirjaa, joka on pidettävä mukana ajoneuvossa ja vaadittaessa esitettävä mille hyvänsä tarkastusviranomaiselle.

2. Kuljetuskirjaan on merkittävä seuraavat tiedot:

- a) kuljetuksen lähtö- ja saapumispaikka;
- b) kuljetuksen lähtö- ja päättymispäivä.

3. Kuljetuskirja annetaan sijoittautumisjäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen tai elimen vahvistamina 12 artiklassa tarkoitettuina vihkoina.

4. Kun on kyse säännöllisestä erityisliikenteestä, liikenteenharjoittajan ja kuljetuksen järjestäjän välinen sopimus tai sen oikeaksi todistettu jäljennös muodostaa valvonta-asiakirjan.

Kuljetuskirja on kuitenkin täytettävä kuukausittaisen yhteenvedon muodossa.

5. Käytetyt kuljetuskirjat on palautettava sijoittautumisjäsenvaltion toimivaltaisille viranomaisille tai elimelle tämän viranomaisen tai elimen vahvistamia menettelyjä noudattaen.

VI LUKU

21 artikla

VALVONTA JA SEURAAMUKSET

18 artikla

Matkaliput

1. Säännöllistä erityisliikennettä lukuun ottamatta säännöllisen liikenteen harjoittajien on käytettävä joko henkilökohtaisia tai ryhmämatkalippuja, joista käyvät ilmi:

- a) lähtö- ja saapumispaikka sekä tarpeen vaatiessa paluumatka;
- b) lipun voimassaoloaika;
- c) kuljetuksen hinta.

2. Edellä 1 kohdassa säädetty matkalippu on esitettävä minkä hyvänsä toimivaltaisen tarkastusviranomaisen pyynnöstä.

19 artikla

Tienvarsi- ja yritystarkastukset

1. Lupa tai valvonta-asiakirja on pidettävä ajoneuvossa ja se on esitettävä minkä hyvänsä toimivaltaisen tarkastusviranomaisen pyynnöstä.

2. Kansainvälistä henkilöliikennettä linja-autolla harjoittavien liikenteenharjoittajien on sallittava kaikki tarkastukset, erityisesti ajo- ja lepoaikoja koskevat, jotka tehdään liikenteen asianmukaisen hoitamisen varmistamiseksi. Tätä asetusta sovellettaessa valvontaviranomaisilla on oikeus:

- a) tarkastaa yrityksen liikenteenharjoittamista koskevat asiakirjat;
- b) ottaa yrityksen tiloissa jäljennöksiä tai otteita edellä mainituista asiakirjoista;
- c) päästä kaikkiin yrityksen tiloihin, alueille ja ajoneuvoihin;
- d) vaatia nähdäkseen asiakirjoissa tai tietokannoissa olevia tietoja.

20 artikla

Keskinäinen avunanto

Jäsenvaltioiden on avustettava toisiaan varmistaakseen tämän asetuksen soveltamisen ja valvonnan. Niiden on vaihdettava tietoja asetuksen (EY) N:o .../2009 18 artiklan mukaisesti perustettujen kansallisten yhteyspisteiden välityksellä.

Yhteisön liikennelupien ja muiden lupien peruuttaminen

1. Sen jäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten, johon liikenteenharjoittaja on sijoittautunut, on peruutettava yhteisön liikennelupa, jos luvanhaltija:

- a) ei enää täytä 3 artiklan 1 kohdassa säädettyjä edellytyksiä; tai
- b) on antanut vääriä tietoja yhteisön liikenneluvan myöntämistä varten.

2. Lupaviranomaisen on peruutettava lupa, jos luvanhaltija ei enää täytä niitä edellytyksiä, joiden perusteella tämän asetuksen mukainen lupa on annettu, erityisesti, jos tätä pyytää jäsenvaltio, johon liikenteenharjoittaja on sijoittautunut. Tämän viranomaisen on välittömästi ilmoitettava tästä kyseisen jäsenvaltion toimivaltaisille viranomaisille.

22 artikla

Rikkomuksista aiheutuvat seuraamukset sijoittautumisjäsenvaltiossa

1. Jos on kyse yhteisön tieliikennelainsäädännön vakavasta rikkomuksesta, joka on tehty tai todettu missä tahansa jäsenvaltiossa, erityisesti ajoneuvoja koskevien vaatimusten, kuljettajien ajo- ja lepoaikojen sekä 5 artiklan 1 kohdan viidennessä alakohdassa tarkoitetun väliaikaisen tai rinnakkaisliikenteen luvattoman harjoittamisen osalta, on sen jäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten, johon rikkomukseen syyllistynyt liikenteenharjoittaja on sijoittautunut, toteutettava asianomaiset tutkintatoimet, jotka voivat johtaa muun muassa seuraavien hallinnollisten seuraamusten määräämiseen:

- a) joidenkin tai kaikkien yhteisön liikenneluvan oikeaksi todistettujen jäljennösten peruuttaminen määräajaksi tai kokonaan;
- b) yhteisön liikenneluvan peruuttaminen määräajaksi tai kokonaan.

Nämä seuraamukset voidaan määritellä sen jälkeen, kun asiassa on tehty lopullinen päätös, ja niissä on otettava huomioon yhteisön liikenneluvan haltijan tekemien rikkomusten vakavuus sekä tämän hallussa olevan kansainvälistä liikennettä koskevan luvan oikeaksi todistettujen jäljennösten kokonaismäärä.

2. Sijoittautumisjäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten on ilmoitettava sen jäsenvaltion, jossa rikkomus todettiin, toimivaltaisille viranomaisille, mahdollisimman pian ja viimeistään kahden kuukauden kuluessa niiden asiaa koskevasta lopullisesta päätöksestä, onko tämän artiklan 1 kohdassa säädettyjä seuraamuksia määrätty, ja jos on, mitä niistä.

Jos tällaisia seuraamuksia ei ole määrätty, sijoittautumisjäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten on ilmoitettava ratkaisun syyt.

3. Toimivaltaisten viranomaisten on huolehdittava siitä, että liikenteenharjoittajaan kohdistuneet seuraamukset ovat kokonaisuudessaan oikeassa suhteessa rikkomukseen tai rikkomuksiin, joista nämä seuraamukset määrättiin, ja että niissä otetaan huomioon jäsenvaltiossa, jossa rikkomus todettiin, samasta rikkomuksesta mahdollisesti määrätty seuraamukset.

4. Tämän artiklan soveltaminen ei vaikuta sen jäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten, johon liikenteenharjoittaja on sijoittautunut, mahdollisuuteen saattaa asia kansallisen tuomioistuimen käsiteltäväksi. Jos tällainen menettely pannaan vireille, kyseisen toimivaltaisen viranomaisen on ilmoitettava asiasta sen jäsenvaltion toimivaltaisille viranomaisille, jossa rikkomukset tehtiin.

5. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että liikenteenharjoittajilla on oikeus hakea muutosta hallinnollisiin seuraamuksiin, joita niille on määrätty tämän artiklan nojalla.

23 artikla

Rikkomuksista aiheutuvat seuraamukset vastaanottavassa jäsenvaltiossa

1. Jos jäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten tietoon tulee tämän asetuksen tai yhteisön tieliikennelainsäädännön vakava rikkomus, jonka tekijäksi voidaan osoittaa muu kuin jäsenvaltiosta oleva liikenteenharjoittaja, jäsenvaltion, jonka alueella rikkomus on todettu, on toimitettava liikenteenharjoittajan sijoittautumisjäsenvaltion toimivaltaisille viranomaisille seuraavat tiedot mahdollisimman pian ja viimeistään kahden kuukauden kuluessa siitä, kun asiassa tehtiin niiden lopullinen päätös:

- kuvaus rikkomustapauksesta sekä rikkomuksen tekoaika ja -paikka;
- rikkomuksen luokka, tyyppi ja vakavuusaste; ja
- määrätyt ja toteutetut seuraamukset.

Vastaanottavan jäsenvaltion toimivaltaiset viranomaiset voivat pyytää sijoittautumisjäsenvaltion toimivaltaisia viranomaisia määräämään hallinnollisia seuraamuksia 22 artiklan mukaisesti.

2. Vastaanottavan jäsenvaltion toimivaltaiset viranomaiset voivat määrätä seuraamuksia muulle kuin jäsenvaltiosta olevalle liikenteenharjoittajalle, joka on rikkonut tätä asetusta tai liikennettä koskevaa kansallista tai yhteisön lainsäädäntöä kabotaasiliiikenteen yhteydessä kyseisen jäsenvaltion alueella, sanotun kuitenkin rajoittamatta rikosoikeudellista syytteen asettamista. Nämä seuraamukset on määrättävä syrjimättömyysperiaatetta noudattaen, ja ne voivat käsittää muun muassa varoituksen tai, vakavan rikkomuksen osalta, tilapäisen kabotaasiliiikenteen harjoittamiskiellon sen vastaanottavan jäsenvaltion alueella, jossa rikkomus on tapahtunut.

3. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että liikenteenharjoittajilla on oikeus hakea muutosta hallinnollisiin seuraamuksiin, joita niille on määrätty tämän artiklan nojalla.

24 artikla

Merkitseminen kansalliseen sähköiseen rekisteriin

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että yhteisön tieliikennelainsäädännön vakavat rikkomukset, joihin niiden alueelle sijoittautuneet liikenteenharjoittajat ovat syyllistyneet ja jotka ovat johtaneet jonkin jäsenvaltion määräämään seuraamukseen, sekä yhteisön liikenneluvan tai sen oikeaksi todistetun jäljennöksen peruuttaminen määräajaksi tai kokonaan, merkitään maantiekuljetusyritysten kansalliseen sähköiseen rekisteriin. Rekisteriin tehdyt merkinnät, jotka koskevat yhteisön liikenneluvan peruuttamista määräajaksi tai kokonaan, on säilytettävä tietokannassa ainakin kahden vuoden ajan peruuttamisajan päättymisestä, kun kyse on määräajaksi peruuttamisesta, tai peruuttamispäivästä, kun on kyse pysyvistä peruuttamisesta.

VII LUKU

TÄYTÄNTÖÖNPANO

25 artikla

Jäsenvaltioiden väliset sopimukset

1. Jäsenvaltiot voivat tehdä kahdensivisiä ja monensivisiä sopimuksia tämän asetuksen mukaisen liikenteen vapauttamisesta edelleen, erityisesti niiltä osin, kuin ne koskevat lupajärjestelmää ja valvonta-asiakirjojen yksinkertaistamista tai poistamista.

2. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle kaikista 1 kohdan mukaisesti tehdyistä sopimuksista.

26 artikla

Komitea

1. Komissiota avustaa tieliikenteen valvontalaitteista 20 päivänä joulukuuta 1985 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3821/85 ⁽¹⁾ 18 artiklan 1 kohdalla perustettu komitea.

2. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan päätöksen 1999/468/EY 5 a artiklan 1–4 kohtaa ja 5 kohdan b alakohtaa sekä 7 artiklaa ottaen huomioon mainitun päätöksen 8 artiklan säännökset.

27 artikla

Seuraamukset

Jäsenvaltioiden on hyväksyttävä niitä seuraamuksia, joita sovelletaan tämän asetuksen säännösten rikkomiseen, koskevat säännöt, ja niiden on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet niiden täytäntöönpanon varmistamiseksi. Säädettyjen seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava näistä säännöistä komissiolle viimeistään ... päivänä ...kuuta ... (*) ja ilmoitettava sille viipymättä niitä koskevista myöhemmistä muutoksista.

⁽¹⁾ EYVL L 370, 31.12.1985, s. 8.

(*) Kaksi vuotta tämän asetuksen voimaantulopäivästä.

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että kaikki näitä toimenpiteet toteutetaan ilman liikenteenharjoittajien kansallisuuteen tai sijoitautumispaikkaan perustuvaa syrjintää.

28 artikla

Raportointi

1. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle joka toinen vuosi edellisen vuoden aikana säännölliselle liikenteelle annettujen lupien määrä sekä kyseisen raportointijakson päättyessä voimassa olevien säännöllisen liikenteen lupien kokonaismäärä. Nämä tiedot on annettava erikseen jokaisen säännöllisen liikenteen määrärahan osalta. Jäsenvaltioiden on myös ilmoitettava komissiolle tiedot säännöllisen erityisliikenteen ja satunnaisliikenteen muodossa harjoitetusta kabotaasiliikenteestä, jota jäsenvaltiosta olevat liikenteenharjoittajat ovat harjoittaneet raportointijakson aikana.

2. Vastaanottavan jäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten on toimitettava komissiolle joka toinen vuosi tilastotiedot niiden lupien määrästä, jotka on myönnetty kabotaasiliikenteen harjoittamiseen 15 artiklan c alakohdassa tarkoitetun säännöllisen liikenteen muodossa.

3. Komissio vahvistaa 2 kohdassa tarkoitettujen tilastotietojen toimittamisessa käytettävän taulukon muodon. Nämä toimenpiteet, joiden tarkoituksena on muuttaa tämän asetuksen muita kuin keskeisiä osia täydentämällä sitä, hyväksytään 26 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.

4. Jäsenvaltioiden on vuosittain viimeistään 31 päivänä tammikuuta ilmoitettava komissiolle niiden liikenteenharjoittajien lukumäärä, joilla edellisen vuoden 31 päivänä joulukuuta oli yhteisön liikennelupa, sekä kyseisenä päivänä liikenteessä olleiden ajoneuvojen lukumäärää vastaava oikeiksi todistettujen jäljennösten lukumäärä.

VIII LUKU

LOPPUSÄÄNNÖKSET

29 artikla

Kumoamiset

Kumotaan asetukset (ETY) N:o 684/92 ja (EY) N:o 12/98.

Viittauksia kumottuihin asetuksiin pidetään viittauksina tähän asetukseen liitteessä III olevan vastaavuustaulukon mukaisesti.

30 artikla

Voimaantulo

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

Sitä sovelletaan ... päivästä ...kuuta ... (*).

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

Tehty ...

Euroopan parlamentin puolesta

Puhemies

...

Neuvoston puolesta

Puheenjohtaja

...

(*) Kaksi vuotta tämän asetuksen voimaantulopäivästä.

LITE I

YHTEISÖN LIIKENNELUVAN TURVAOMINAISUUDET

Yhteisön liikenneluvassa on oltava ainakin kaksi seuraavista turvaominaisuuksista:

- hologrammi;
 - paperissa on erityiskuituja, jotka näkyvät UV-valossa;
 - vähintään yksi mikrokirjoitusta sisältävä rivi (kirjoitus näkyy ainoastaan suurennuslasilla ja sitä ei voida jäljentää kopiokoneilla);
 - kosketeltaessa tuntuvat kirjasimet, symbolit tai kuviot;
 - kaksoisnumerointi: sarjanumero ja myöntämisnumero;
 - turvakuvioitu tausta, jossa on ohut aaltomainen viivakuvio ja iirispainatus.
-

LIITE II

YHTEISÖN LIIKENNELUVAN MALLI

EUROOPAN YHTEISÖ

(a)

(Väri: Pantone Vaaleansininen selluloosapaperi, koko DIN A4, vähintään 100 g/m²)

(Liikenneluvan ensimmäinen sivu)

(Laadittava liikenneluvan antavan jäsenvaltion yhdellä tai useammalla virallisella kielellä taikka jollakin niistä)

Liikenneluvan myöntäneen jäsenvaltion tunnus ⁽¹⁾

Toimivaltaisen viranomaisen tai elimen nimi

LIIKENNELUPA N:o ...

(tai)

OIKEAKSI TODISTETTU JÄLJENNÖS N:o

toisen lukuun linja-autoilla harjoitettavaa kansainvälistä henkilöliikennettä varten

Tämän liikenneluvan haltija ⁽²⁾

.....

.....

saa yhteisön alueella harjoittaa kansainvälistä maanteiden henkilöliikennettä toisen lukuun kansainvälisen linja-autoliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä ...päivänä...kuuta ...annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (uudelleenlaadittu toisinto) (EY) N:o .../2009 säädettyjen edellytysten sekä tässä liikenneluvassa olevien yleisten määräysten mukaisesti.

Huomautuksia:	
.....	
Tämä liikennelupa on voimassa	-
Annettu	Paikka Aika
..... ⁽³⁾	

⁽¹⁾ (B) Belgia, (BG) Bulgaria, (CZ) Tšekki, (DK) Tanska, (D) Saksa, (EST) Viro, (IRL) Irlanti, (GR) Kreikka, (E) Espanja, (F) Ranska, (I) Italia, (CY) Kypros, (LV) Latvia, (LT) Liettua, (L) Luxemburg, (H) Unkari, (MT) Malta, (NL) Alankomaat, (A) Itävalta, (PL) Puola, (P) Portugali, (RO) Romania, (SLO) Slovenia, (SK) Slovakia, (FIN) Suomi, (S) Ruotsi, (UK) Yhdistynyt kuningaskunta.

⁽²⁾ Liikenteenharjoittajan nimi tai toiminimi ja täydellinen osoite.

⁽³⁾ Liikenneluvan antaneen toimivaltaisen viranomaisen tai elimen allekirjoitus ja leima.

Yleiset määräykset

1. Tämä liikennelupa annetaan asetuksen (EY) N:o .../2009 nojalla.
2. Tämän liikenneluvan ovat antaneet sen jäsenvaltion toimivaltaiset viranomaiset, johon on sijoittautunut toisen lukuun toimiva liikenteenharjoittaja:
 - a) jolla on oikeus harjoittaa sijoittautumisjäsenvaltiossa linja-autoilla säännöllistä liikennettä, mukaan lukien säännöllinen erityisliikenne tai satunnaisliikenne;
 - b) joka täyttää yhteisön säännöksissä vahvistetut edellytykset kansallisen ja kansainvälisen maanteiden henkilöliikenteen harjoittajan ammattiin pääsyyllä;
 - c) joka täyttää lainsäädännön vaatimukset kuljettajiin ja ajoneuvoihin sovellettavien vaatimusten osalta.
3. Liikennelupa oikeuttaa kaikilla liikenneyhteyksillä yhteisön alueella tehtävien matkojen osalta harjoittamaan toisen lukuun maanteitse kansainvälistä henkilöliikennettä:
 - a) jonka lähtö- ja saapumisaikka sijaitsevat kahdessa eri jäsenvaltiossa ja joka voi tapahtua yhden tai useamman jäsenvaltion tai kolmannen maan kautta;
 - b) jonka lähtö- ja saapumisaikka sijaitsevat samassa jäsenvaltiossa, kun matkustajia otetaan kyytiin ja jätetään kyydistä toisen jäsenvaltion alueella tai kolmannessa maassa;
 - c) jäsenvaltiosta kolmanteen maahan tai päinvastoin, mikä voi tapahtua yhden tai useamman kolmannen maan kautta;
 - d) kolmansien maiden välillä, mikä tapahtuu yhden tai useamman jäsenvaltion alueen kautta,

sekä ajoneuvojen kuljettamiseen tyhjillään näiden kuljetusten yhteydessä asetuksessa (EY) N:o .../2009 säädetyin edellytyksin.

Kun on kyse liikenteestä jäsenvaltiosta kolmanteen maahan tai päinvastoin, asetusta (EY) N:o .../2009 sovelletaan siihen osaan matkasta, joka tapahtuu sen jäsenvaltion alueella, jonka kautta liikennöidään. Sitä ei sovelleta siihen jäsenvaltion alueella tapahtuvaan matkan osaan, jonka kuluessa matkustajia otetaan kyytiin tai jätetään kyydistä, kunnes yhteisön ja kyseisen kolmannen maan välillä on tehty tarvittava sopimus.

4. Liikennelupa on henkilökohtainen eikä sitä saa siirtää toiselle.
5. Liikenneluvan myöntäneen jäsenvaltion toimivaltainen viranomainen voi peruuttaa sen erityisesti, jos liikenteenharjoittaja:
 - a) ei enää täytä asetuksen (EY) N:o .../2009 3 artiklan 1 kohdassa säädetyjä edellytyksiä;
 - b) on antanut vääriä tietoja yhteisön liikenneluvan myöntämistä tai uusimista varten;
 - c) on syyllistynyt yhteisön tieliikennelainsäädännön vakavaan rikkomukseen missä tahansa jäsenvaltiossa, erityisesti ajoneuvoja koskevien vaatimusten, kuljettajien ajo- ja lepoaikojen sekä asetuksen (EY) N:o .../2009 5 artiklan 1 kohdan viidennessä alakohdassa tarkoitetun väliaikaisen tai rinnakkaisliikenteen luvattoman harjoittamisen osalta. Sen jäsenvaltion toimivaltaiset viranomaiset, johon rikkomukseen syyllistynyt liikenteenharjoittaja on sijoittautunut, voivat muun muassa peruuttaa yhteisön liikenneluvan tai peruuttaa kaikki yhteisön liikenneluvan oikeaksi todistetut jäljennökset tai jotkin niistä määräajaksi tai kokonaan.

Nämä seuraamukset on määriteltävä ottamalla huomioon yhteisön liikenneluvan haltijan tekemän rikkomuksen vakavuus sekä tämän hallussa haltijalla olevien kansainvälistä liikennettä koskevien oikeaksi todistettujen jäljennösten kokonaismäärä.

6. Liikenteenharjoittajan on säilytettävä liikenneluvan alkuperäiskappale. Kansainvälistä liikennettä harjoittavassa ajoneuvossa on oltava liikenneluvan oikeaksi todistettu jäljennös.
7. Liikennelupa on esitettävä minkä hyvänsä valtuutetun tarkastusviranomaisen pyynnöstä.
8. Liikenneluvan haltijan on noudatettava kussakin jäsenvaltiossa siellä voimassa olevia, erityisesti kuljetuksia ja liikennettä koskevia lakeja, asetuksia ja hallinnollisia määräyksiä.
9. "Säännöllisellä liikenteellä" tarkoitetaan liikennettä, jolla huolehditaan henkilöliikenteestä määrätyn väliajoin määrätyllä reitillä ja jolla matkustajia otetaan kyytiin ja jätetään kyydistä ennalta vahvistetuissa pysähdyspaikoissa sekä siten, että liikenne on kaikkien käytettävissä, ja siihen voi tarvittaessa liittyä pakollinen paikanvaraus.

Liikenteen harjoittamisen edellytysten mukauttaminen ei vaikuta siihen, onko liikenne säännöllistä.

Säännöllinen liikenne on luvanvaraista.

"Säännöllisellä erityisliikenteellä" tarkoitetaan, sen järjestäjästä riippumatta, säännöllistä liikennettä, jolla huolehditaan vain tiettyjen matkustajaryhmien kuljetuksesta ilman muita matkustajia aika ajoin määrättyllä reitillä ja jolla matkustajia otetaan kyytiin ja jätetään kyydistä ennalta vahvistetuissa pysähdyspaikoissa.

Säännölliseen erityisliikenteeseen sisältyvät:

- a) työntekijöiden kuljettaminen kodin ja työpaikan välillä;
- b) koululaisten ja opiskelijoiden kuljettaminen oppilaitokseen ja takaisin.

Se seikka, että liikennejärjestelyjä voidaan muunnella käyttäjien vaihtelevien tarpeiden mukaan, ei vaikuta siihen, onko kyse säännöllisestä erityisliikenteestä.

Säännöllisen erityisliikenteen harjoittaminen ei edellytä lupaa, jos siitä on tehty sopimus järjestäjän ja liikenteenharjoittajan välillä.

Sellaisen väliaikaisen tai rinnakkaisliikenteen järjestäminen, joka palvelee samaa asiakaskuntaa kuin olemassa oleva säännöllinen erityisliikenne, on luvanvaraista.

"Satunnaisliikenteellä" tarkoitetaan liikennettä, joka ei sisälly säännöllisen liikenteen määritelmään, säännöllinen erityisliikenne mukaan luettuna, ja jolle on erityisesti ominaista, että siinä on kyse asiakkaan tai liikenteenharjoittajan omasta aloitteesta muodostetun ryhmän kuljettamisesta. Sellaisen rinnakkaisen tai rinnakkaisliikenteen järjestäminen, joka on verrattavissa olemassa olevaan säännölliseen liikenteeseen ja joka palvelee sen kanssa samaa asiakaskuntaa, edellyttää asetuksen (EY) N:o .../2009 III luvussa säädetyn menettelyn mukaisesti myönnettävää lupaa. Satunnaisliikenne voi olla aika ajoin tarjottavaa olematta sen vuoksi muuta kuin satunnaisliikennettä.

Satunnaisliikenteen harjoittaminen ei edellytä lupaa.

LIITE III

VASTAAVUSTAULUKKO

Asetus (ETY) N:o 684/92	Asetus (EY) N:o 12/98	Tämä asetus
1 artikla		1 artikla
2 artiklan 1.1 kohta	2 artiklan 1 kohta	2 artiklan 2 kohta, 5 artiklan 1 kohta
2 artiklan 1.2 kohta	2 artiklan 2 kohta	2 artiklan 3 kohta, 5 artiklan 2 kohta
2 artiklan 1.3 kohta		5 artiklan 1 kohdan viides alakohta
2 artiklan 3.1 kohta	2 artiklan 3 kohta	2 artiklan 4 kohta, 5 artiklan 3 kohta
2 artiklan 3.3 kohta		5 artiklan 3 kohta
2 artiklan 3.4 kohta		5 artiklan 3 kohta
2 artiklan 4 kohta		2 artiklan 5 kohta, 5 artiklan 5 kohta
—		2 artiklan 5, 6, 7 ja 8 kohta
3 artikla		3 artikla
3 a artikla		4 artikla
4 artikla		5 artikla
5 artikla		6 artikla
6 artikla		7 artikla
7 artikla		8 artikla
8 artikla		9 artikla
9 artikla		10 artikla
10 artikla		11 artikla
11 artikla		12 artikla
12 artikla		13 artikla
13 artikla		5 artiklan 5 kohta
	1 artikla	14 artikla
	2 artiklan 4 kohta	
	3 artikla	15 artikla
	4 artikla	16 artikla
	5 artikla	4 artiklan 3 kohta
	6 artikla	17 artikla
	7 artikla	28 artiklan 3 kohta
	8 artikla	26 artikla
	9 artikla	—

Asetus (ETY) N:o 684/92	Asetus (EY) N:o 12/98	Tämä asetus
14 artikla		18 artikla
15 artikla		19 artikla
	11 artiklan 1 kohta	20 artikla
16 artiklan 1 kohta		21 artiklan 1 kohta
16 artiklan 2 kohta		21 artiklan 2 kohta
16 artiklan 3 kohta		22 artiklan 1 kohta
16 artiklan 4 kohta		23 artiklan 1 kohta
16 artiklan 5 kohta		22 artiklan 2 kohta
	11 artiklan 2 kohta	23 artiklan 2 kohta
	11 artiklan 3 kohta	23 artiklan 2 kohta
	11 artiklan 4 kohta	—
	12 artikla	22 artiklan 5 kohta, 23 artikla
	13 artikla	—
16 a artikla	10 artikla	26 artikla
17 artikla		—
18 artikla		25 artikla
19 artikla	14 artikla	27 artikla
20 artikla		
21 artikla		29 artikla
22 artikla	15 artikla	30 artikla
Liite		Liite II

NEUVOSTON PERUSTELUT

I JOHDANTO

Komissio esitti 25.5.2007 ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi kansainvälisen linja-autoliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä, joka on yksi niin sanottuun ”maantiepakettiin”⁽¹⁾ kuuluvista kolmesta ehdotuksesta.

Euroopan parlamentti hyväksyi 5.6.2008 ensimmäisen käsittelyn lausuntonsa.

Neuvosto vahvisti yhteisen kantansa 9.1.2009 Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 251 artiklan mukaisesti.

Neuvosto otti käsittelyssään huomioon talous- ja sosiaalikomitean lausunnon. Alueiden komitea päätti olla antamatta lausuntoa kyseisistä kolmesta ehdotuksesta.

II YHTEISEN KANNAN ERITTELY

1. Yleistä

Kevään 2007 Eurooppa-neuvoston annettua päätelmät liikennealan merkityksestä Lissabonin strategialle komissio päätti laatia ehdotukset liikkeenharjoittajan ammattiin pääsyä, maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyä ja kansainvälisen linja-autoliikenteen markkinoille pääsyä koskevan nykyisen lainsäädäntökehityksen tarkistamisesta mm. hallinnollisen rasituksen asianmukaisuuden ja oikeasuhteisuuden varmistamiseksi. Yleensä ottaen näillä kolmella ehdotuksella pyritään nykyaikaistamaan, korvaamaan ja yhdistämään maanteiden tavara- ja henkilöliikenteen harjoittajia sekä maantieliikenteen markkinoille pääsyä koskevia säännöksiä.

Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi linja-autoliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä korvaa kaksi nykyään sovellettavaa asetusta⁽²⁾. Ehdotuksen päätavoitteena on yksinkertaistaa säännöllisen kansainvälisen matkustajaliikenteen lupamenettelyä yhdenmukaisuuden lisäämiseksi ja edistää oikeudenmukaisempaa kilpailua sisämarkkinoilla.

Neuvoston vahvistamassa yhteisessä kannassa luodaan johdonmukaiset puitteet linja-autoilla harjoitettavalle kansainväliselle henkilöliikenteelle kaikkialla yhteisössä. Yhteisellä kannalla pyritään yksinkertaistamaan ja nopeuttamaan säännöllisen kansainvälisen liikenteen lupamenettelyä. Sillä yksinkertaistetaan ja standardoidaan yhteisön liikenneluvan ja oikeaksi todistettujen jäljennösten muotoa hallinnollisten rasitteiden ja viivästysten vähentämiseksi erityisesti tienvarsitarkastuksissa. Lisäksi yhteisellä kannalla lujitetaan jäsenvaltioiden välistä tiedonvaihtoa kansallisten yhteispisteiden välityksellä, joiden perustamisesta säädetään tulevassa maanteiden liikenteenharjoittajan ammattiin pääsyä koskevassa asetuksessa.

2. Keskeiset poliittiset kysymykset

i) Soveltamisalan, määritelmien ja periaatteiden selvittäminen

Neuvosto on seurannut pitkälti komission ehdotusta, ja siten myös yhteisen kannan mukaan asetusta sovelletaan kaikkiin kansainvälisiin kuljetuksiin yhteisön alueella, ja se koskee myös kuljetuksia kolmansiin maihin ja kolmansista maista sekä muiden kuin jäsenvaltiosta olevien liikenteenharjoittajien tilapäisesti harjoittamaa maanteiden kansallista henkilöliikennettä (kabotaasi). Kansainvälisten kuljetusten osalta neuvosto esitti kattavan määritelmän: kolmansiin maihin tai kolmansista maista harjoitettavien kuljetusten osalta säädetään, että jos yhteisön ja asianomaisen kolmannen maan välillä ei ole sopimusta, asetusta ei sovelleta siihen matkan osaan, joka tehdään jäsenvaltiossa, jossa matkustajat otetaan kyytiin tai jätetään kyydistä. Sitä sovelletaan kuitenkin jäsenvaltioihin, joiden alueen kautta liikennöidään. Valvontaviranomaisten erityisesti muualla kuin liikenteenharjoittajan sijoittautumisjäsenvaltiossa suorittamien tarkastusten helpottamiseksi liikenteenharjoittajia vaaditaan pitämään oikeaksi todistettu jäljennös yhteisön liikenneluvasta jokaisessa ajoneuvossaan kansainvälisen kuljetuksen yhteydessä.

⁽¹⁾ Muut kaksi säädösehdotusta ovat:

— ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä (uudelleenlaadittu toisinto)
— ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi maantieliikennöitsijän ammatin harjoittamiseksi täytettäviä edellytyksiä koskevista yhteisistä säännöistä.

⁽²⁾ Asetukset (ETY) N:o 684/92 ja (EY) N:o 12/98.

Euroopan parlamentti päätti noudattaa komission lähestymistapaa eikä hyväksynyt tätä aihetta koskevia tarkistuksia.

ii) *Yhteisön liikennelupa ja oikeaksi todistetut jäljennökset*

Komission ehdotuksessa kaavaillaan viideksi vuodeksi myönnettävää yhteisön liikennelupaa, joka on uusittavissa. Lisäksi siinä velvoitetaan jäsenvaltiot merkitsemään yhteisön liikenneluvan ja oikeaksi todistettujen jäljennösten sarjanumerot liikenteenharjoittajan ammattiin pääsyä koskevassa asetusehdotuksessa säädettyyn maantiekuljetusyrityksiä koskevaan sähköiseen kansalliseen rekisteriin.

Neuvosto on omaksunut yhteisessä kannassaan joustavamman kannan ja pidemmän voimassaoloajan yhteisön liikenneluvulle edellyttäen, että mainitusta rekisteristä voidaan tarkastaa välittömästi kuljetusyrityksen nykyinen tilanne. Yhteisessä kannassa pidennetään uudistettavissa olevan yhteisön liikenneluvan voimassaoloaika "enintään kymmeneksi vuodeksi", otetaan käyttöön valvonnan käsittävä sääntelymenettely (komiteamenettely) yhteisön liikenneluvan voimassaoloa koskevien mahdollisten myöhempien teknisten mukautusten osalta sekä muutetaan vastaavasti liikenneluvan myöntämis- ja uusimisedellytyksiä koskevia säännöksiä.

Edellä mainittujen asiakirjojen mahdollisen väärentämisen välttämiseksi neuvosto päätti lisätä liitteeseen I turvaominaisuuksia, joista vähintään kaksi on sisällytettävä kyseisiin asiakirjoihin. Euroopan parlamentti päätti noudattaa komission lähestymistapaa eikä hyväksynyt tätä aihetta koskevia tarkistuksia.

iii) *Säännöllisen kansainvälisen liikenteen lupamenettely*

Neuvosto noudatti pitkälti komission ehdotusta, ja siten myös yhteinen kanta sisältää keveämmän ja yksinkertaisemman menettelyn kuin asetuksessa (ETY) N:o 684/92. Lupa on annettava seuraavia kahta poikkeustapausta lukuun ottamatta: hakemuksen kohteena oleva liikenne aiheuttaisi vakavaa haittaa sellaisen vastaavan liikenteen kannattavuudelle, jota harjoitetaan julkisen palvelun velvoitteen mukaisesti asianomaisilla suorilla reiteillä, tai liikenteen pääasiallisena tarkoituksena ei ole matkustajien kuljettaminen eri jäsenvaltioissa sijaitsevien paikkojen välillä. Jäsenvaltioiden on tässä yhteydessä asetettava syrjimättömät arviointiperusteet, joilla määritetään julkisen palvelun sopimuksen kannattavuus säännöllisen kansainvälisen liikenteen lupamenettelyn aikana. Neuvosto noudatti komission lähestymistapaa, jonka mukaan niiden jäsenvaltioiden viranomaisille, joiden alue vain ylitetään ottamatta matkustajia kyytiin tai jättämättä matkustajia kyydistä, annetaan vain ilmoitus, kun kyseiset jäsenvaltiot ovat päättäneet sallia kyseessä olevan liikenteen. Neuvosto asetti kuitenkin komissiolle kahden kuukauden määräajan päätöksen tekemiseksi tapauksissa, joissa lupaviranomainen ei pysty tekemään päätöstä.

Euroopan parlamentti puolestaan poisti jäsenvaltioilta mahdollisuuden jättää väliaikaisesti soveltamatta lupaa tai peruuttaa lupa, jos se heikentää vakavasti julkisen palvelun sopimuksen kannattavuutta.

iv) *Kabotaasi*

Kabotaasin osalta neuvosto noudatti pitkälti komission ehdotusta. Kabotaasia koskeviin sääntöihin ei siis ole tehty suuria muutoksia. Neuvosto hyväksyi mm. sen, että asetuksen (ETY) N:o 12/98 9 artiklan säännöstä suojatoimenpiteistä kansallisten liikennemarkkinoiden vakavan häiriintymisen varalta ei sisällytetty ehdotukseen. Kyseistä säännöstä ei ole käytetty kertaakaan sen jälkeen, kun kansalliset markkinat avattiin kabotaasille, joten sitä voidaan pitää tarpeettomana. Neuvosto täsmensi, että säännöllisen kansainvälisen liikenteen yhteydessä harjoitettavalla kabotaasiliikenteellä tarkoitetaan "matkustajien ottamista kyytiin tai jättämistä kyydistä" samassa jäsenvaltiossa tämän asetuksen säännösten mukaisesti, edellyttäen, että se ei ole kyseisen liikenteen pääasiallinen tarkoitus.

Lisäksi neuvosto poisti Euroopan parlamentin kannan mukaisesti yhteisestä kannastaan kaikki työaika-säännöksiä koskevat viittaukset kabotaasiliikenteen sääntöjen yhteydestä, koska tällä alalla ole olemassa yhdenmukaistettuja yhteisön sääntöjä.

v) *Jäsenvaltioiden välinen yhteistyö*

Neuvosto päätti komission ehdotuksen mukaisesti ja kansallisten viranomaisten välisen tiedonvaihdon lisäämiseksi ja helpottamiseksi sisällyttää yhteiseen kantaansa säännöksen, jolla jäsenvaltiot veloitetaan vaihtamaan tietoja kansallisten yhteyspisteiden välityksellä. Neuvosto noudatti komission ehdotusta myös siltä osin, että jäsenvaltioiden olisi merkittävä maantiekuljetusyrityksiä koskevaan kansalliseen rekisteriinsä kaikki liikenteenharjoittajan yhteisön tieliikennelainsäädännön vakavat rikkomiset, jotka ovat johtaneet seuraamuksiin. Neuvosto päätti, että kansallisiin rekistereihin lisätään myös kaikki yhteisön liikenneluvan tai sen oikeaksi todistetun jäljennöksen tilapäiset tai pysyvät peruuttamiset. Jälkimmäiset merkinnät säilytetään tietokannassa kaksi vuotta.

Kansallisten yhteyspisteiden ja rekisterien perustamista koskevat säännökset sisältyvät myös maanteiden liikenteenharjoittajan ammattiin pääsyä koskevaan asetusehdotukseen.

Euroopan parlamentti päätti noudattaa komission ehdotusta eikä hyväksynyt tätä aihetta koskevia tarkistuksia.

vi) *Rikkomisista aiheutuvat seuraamukset*

Jäsenvaltioissa nykyisin käytettävien seuranta- ja valvontajärjestelmien yhdenmukaistamiseksi komissio ehdottaa yhteisön liikenneluvan myöntämiseen ja peruuttamiseen oikeutettujen kansallisten viranomaisten valtuuksien ja keinojen lisäämistä. Tästä syystä ehdotuksessa säädetään, että sijoittautumisjäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen on annettava liikenteenharjoittajalle varoitus, jos liikenteenharjoittaja rikkoo vakavasti tai vähäisemmin mutta toistuvasti tieliikennelainsäädäntöä. Tätä velvollisuutta sovelletaan myös tapauksiin, joissa liikenteenharjoittaja on syyllistynyt rikkomiseen toisessa jäsenvaltiossa. Toisessa säännöksessä täsmennetään seuraamuksia, joita jäsenvaltio voi määrätä alueelleen sijoittautuneille liikenteenharjoittajille. Tällaisia seuraamuksia ovat erityisesti yhteisön liikenneluvan, sen oikeaksi todistettujen jäljennösten tai kuljettajatodistusten tilapäinen tai osittainen peruuttaminen.

Neuvoston vahvistama yhteinen kanta seuraa suurelta osin vakavia rikkomuksia koskevaa komission lähestymistapaa. Neuvosto päätti kuitenkin vastustaa varoituksen antamista ja katsoi, että jäsenvaltioiden olisi voitava valita sovellettava toimenpide. Neuvosto päätti myös jättää toistuvien vähäisten rikkomusten arvioinnin jäsenvaltioiden päätettäväksi. Yhteiseen kantaan on myös lisätty säännös, jolla sijoittautumisjäsenvaltion toimivaltaiset viranomaiset veloitetaan ilmoittamaan mahdollisista seuraamuksista ja niiden laadusta sen jäsenvaltion toimivaltaisille viranomaisille, jossa rikkominen on todettu. Ilmoitus on tehtävä kahden kuukauden kuluessa siitä, kun asiassa on tehty lopullinen päätös.

Muun kuin jäsenvaltiosta olevan liikenteenharjoittajan tekemän vakavan rikkomisen toteamiseksi komission ehdotuksessa otetaan lisäksi käyttöön uusi menettely, jota jäsenvaltion on noudatettava. Tässä menettelyssä jäsenvaltion on annettava kuukauden kuluessa kyseiset tiedot sijoittautumisjäsenvaltiolle, joka voi määrätä hallinnollisia seuraamuksia. Tällöin liikenteenharjoittajan sijoittautumisjäsenvaltiolla on kolme kuukautta aikaa ilmoittaa toiselle jäsenvaltiolle seurantatoimista.

Tämä säännös sisältyy myös neuvoston yhteiseen kantaan, jossa ilmoituksen määräaika on kuitenkin lyhennetty kahteen kuukauteen. Neuvoston yhteisessä kannassa ei veloiteta sijoittautumisjäsenvaltiota ilmoittamaan seurantatoimista.

Euroopan parlamentti vastusti toistuvia vähäisempiä rikkomisia koskevien säännösten sisällyttämistä ehdotukseen. Sen sijaan se hyväksyi säännöksen, jonka nojalla seuraamuksiksi voitaisiin määrätä myös sakkoja.

3. Muut Euroopan parlamentin hyväksymät tarkistukset

Muut tarkistukset, joita ei ole sisällytetty yhteiseen kantaan:

— asetuksen soveltamispäiväksi otetaan 1.1.2009

— kabotaasiin sovellettavien sääntöjen yhteydessä viitataan palvelujen tarjoamisen yhteydessä tapahtuva vasta työntekijöiden lähettämisestä työhön toiseen jäsenvaltioon annettuun direktiiviin

- säännöllinen rajatylittävä liikenne, joka ulottuu enintään 50 kilometrin päähän jäsenvaltion rajalta, voitaisiin jättää lupamenettelyn ulkopuolelle
- laajennetaan säännöstä, jossa sallitaan paikalliset retket ja
- ajo- ja lepoaikoja koskevassa lainsäädännössä otetaan uudelleen käyttöön ”12 päivän sääntö”.

III PÄÄTELMÄ

Neuvosto on ottanut komission ehdotuksen ja Euroopan parlamentin ensimmäisen käsittelyn lausunnon täysimääräisesti huomioon yhteisen kantansa laadinnassa. Neuvosto toteaa, että huomattava osa Euroopan parlamentin esittämistä tarkistuksista sisältyy jo — periaatteeltaan, osittain tai kokonaan — sen yhteiseen kantaan.

Neuvoston 9 päivänä tammikuuta 2009 vahvistama

YHTEINEN KANTA (EY) N:o 7/2009,

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o .../2009 antamiseksi maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä (uudelleenlaadittu toisinto)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(2009/C 62 E/03)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO,
jotka

ottavat huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 71 artiklan,

ottavat huomioon komission ehdotuksen,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon ⁽¹⁾,

ovat kuulleet alueiden komiteaa,

noudattavat perustamissopimuksen 251 artiklassa määrättyä menettelyä ⁽²⁾,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Yhteisössä jäsenvaltion alueelle tai sen alueelta taikka yhden tai useamman jäsenvaltion alueen kautta tapahtuvan maanteiden tavaraliikenteen markkinoille pääsystä 26 päivänä maaliskuuta 1992 annettuun neuvoston asetukseen (ETY) N:o 881/92 ⁽³⁾, edellytyksistä, joilla muut kuin jäsenvaltiosta olevat liikenteenharjoittajat voivat harjoittaa kansallista maanteiden tavaraliikennettä jäsenvaltiossa 25 päivänä lokakuuta 1993 annettuun neuvoston asetukseen (ETY) N:o 3118/93 ⁽⁴⁾ ja yhteisistä säännöistä harjoitettaessa jäsenvaltioiden välistä tietyn tyyppistä maanteiden tavaraliikennettä 12 päivänä joulukuuta 2006 annettuun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviin 2006/94/EY ⁽⁵⁾ on tehtävä useita huomattavia muutoksia. Selkeyden ja yksinkertaisuuden vuoksi nämä säädökset olisi laadittava uudelleen ja yhdistettävä yhdeksi asetukseksi.
- (2) Yhteisen liikennepolitiikan toteuttaminen edellyttää muun muassa sellaisten yhteisten sääntöjen antamista, joita sovelletaan yhteisön alueella tapahtuvan maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyyn sekä niiden edellytysten vahvistamista, joilla muut kuin jäsenvaltiosta olevat liikenteenharjoittajat voivat harjoittaa liikennettä jäsenvaltiossa. Nämä säännöt on annettava siten, että ne edistävät sisäisten kuljetusmarkkinoiden esteetöntä toimintaa.

(3) Maanteiden kansainvälistä tavaraliikennettä koskevien sääntöjen johdonmukaisuuden varmistamiseksi kaikkialla yhteisössä tätä asetusta olisi sovellettava kaikkeen kansainväliseen liikenteeseen yhteisön alueella. Jäsenvaltioista kolmansiin maihin suuntautuvaan liikenteeseen sovelletaan edelleen suurelta osin jäsenvaltioiden ja asianomaisten kolmansien maiden kahdenvälisiä sopimuksia. Sen vuoksi tätä asetusta ei olisi sovellettava siihen osaan matkasta, joka tapahtuu kuormaus- tai purkausjäsenvaltion alueella, kunnes yhteisön ja asianomaisten kolmansien maiden välillä on tehty tarvittavat sopimukset. Sitä olisi kuitenkin sovellettava sellaisen jäsenvaltion alueella, jonka kautta liikennöidään.

(4) Yhteisen liikennepolitiikan toteuttaminen edellyttää, että poistetaan kaikki liikennepalvelujen tarjoajaan kohdistuvat rajoitukset, jotka perustuvat hänen kansalaisuutensa tai siihen, että hän on sijoittautunut muuhun jäsenvaltioon kuin siihen, jossa palveluita on määrä tarjota.

(5) Jotta tämä saavutettaisiin kitkatta ja joustavasti, olisi säädettävä väliaikaisesta kabotaasijärjestelmästä siihen asti kun tavaraliikennemarkkinoiden yhdenmukaistamista ei ole vielä saatettu päätökseen.

(6) Direktiivin 2006/94/EY mukaan tietyn tyyppiset kuljetukset on vapautettu yhteisön liikenneluvasta ja kaikista muista kuljetusluvista. Tässä asetuksessa säädetyn markkinajärjestelyn puitteissa olisi joillekin kyseisen tyyppisille kuljetuksille niiden erityisluonteesta johtuen pidettävä voimassa järjestelmä, joka vapauttaa ne yhteisön liikenneluvasta ja muista kuljetusluvista.

(7) Direktiivin 2006/94/EY mukaan tavarakuljetukset ajoneuvoilla, joiden suurin sallittu paino kuormitettuna on 3,5:n ja 6:n tonnin välillä, on vapautettu yhteisön liikennelupaa koskevasta vaatimuksesta. Tavaroiden ja matkustajien kuljettamista maanteitse koskevia yhteisön sääntöjä sovelletaan kuitenkin yleensä ajoneuvoihin, joiden suurin sallittu paino kuormitettuna on yli 3,5 tonnia. Sen vuoksi tämän asetuksen säännökset olisi mukautettava yhteisön maantieliikennettä koskevien sääntöjen yleiseen soveltamisalaan ja vapautus olisi myönnettävä ainoastaan ajoneuvoille, joiden suurin sallittu paino kuormitettuna on enintään 3,5 tonnia.

⁽¹⁾ EUVL C 204, 9.8.2008, s. 31.

⁽²⁾ Euroopan parlamentin lausunto, annettu 21. toukokuuta 2008 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä), neuvoston yhteinen kanta, vahvistettu 9. tammikuuta 2009 ja Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu ... (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä). Neuvoston päätös, tehty ...

⁽³⁾ EYVL L 95, 9.4.1992, s. 1.

⁽⁴⁾ EYVL L 279, 12.11.1993, s. 1.

⁽⁵⁾ EUVL L 374, 27.12.2006, s. 5.

- (8) Maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen harjoittamisen edellytyksenä olisi oltava yhteisön liikennelupa. Valvontaviranomaisten erityisesti muualla kuin liikenteenharjoittajan sijoittautumisjäsenvaltiossa suorittamien tehokaiden tarkastusten helpottamiseksi liikenteenharjoittajia olisi vaadittava pitämään oikeaksi todistettu jäljennös yhteisön liikenneluvasta jokaisessa ajoneuvossaan. Tätä varten on tarpeen säätää yhteisön liikenneluvan ja oikeaksi todistettujen jäljennösten ulkoasua ja muita ominaisuuksia koskevista yksityiskohtaisista vaatimuksista.
- (9) Olisi määriteltävä yhteisön liikennelupien myöntämisen ja peruuttamisen edellytykset sekä kuljetustyytit, joita ne koskevat, niiden voimassaoloajat ja niiden käyttöä koskevat yksityiskohtaiset säännöt.
- (10) Olisi otettava käyttöön myös kuljettajastatus, jotta jäsenvaltiot voivat tehokkaasti tarkastaa, ovatko kolmansien maiden kuljettajat laillisessa työsuhteessa tai tietyistä kuljetuksesta vastaavan liikenteenharjoittajan käytettävissä.
- (11) Liikenteenharjoittajilla, joille on myönnetty tässä asetuksessa säädetty yhteisön liikennelupa, ja liikenteenharjoittajilla, joille on myönnetty lupa harjoittaa tiettyjen luokkien mukaista kansainvälistä tavaraliikennettä, olisi oltava oikeus harjoittaa tilapäisesti kansallista liikennettä jäsenvaltiossa, jossa liikenteenharjoittajalla ei ole sääntömääräistä kotipaikkaa eikä muuta toimipaikkaa. Tällainen kabotaasiliikenne olisi suoritettava yhteisön lainsäädäntöä, kuten tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta 15 päivänä maaliskuuta 2006 annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 561/2006⁽¹⁾, sekä vastaanottavassa jäsenvaltiossa tietyillä aloilla voimassa olevaa kansallista lainsäädäntöä noudattaen.
- (12) Olisi annettava säännökset, joiden nojalla voidaan toteuttaa toimia, jos kyseisillä liikennemarkkinoilla ilmenee vakavia häiriöitä. Tätä varten olisi otettava käyttöön sovelias päätöksentekomenettely ja kerättävä tarvittavia tilastotietoja.
- (13) Perustamissopimuksen sijoittautumisoikeutta koskevia määräysten soveltamista rajoittamatta kabotaasiliikenne muodostuu liikenteenharjoittajien suorittamasta palvelujen tarjoamisesta jäsenvaltiossa, johon ne eivät ole sijoittuneet, eikä sitä ei saisi kieltää niin kauan kuin sitä ei suoriteta siten, että se voitaisiin katsoa pysyväksi tai jatkuvaksi toiminnaksi vastaanottavassa jäsenvaltiossa. Tämän vaatimuksen täytäntöönpanon tukemiseksi kabotaasiliikenteen suoritusiheyttä ja ajanjaksoa, jona sitä voidaan suorittaa, olisi rajoitettava. Aikaisemmin tällainen kansallinen liikenne oli sallittua tilapäisesti. Käytännössä on ollut vaikeaa määritellä, mikä on sallittua liikennettä. Sen vuoksi tarvitaan selkeitä ja helposti valvottavissa olevia sääntöjä.
- (14) Palvelujen tarjoamisen yhteydessä tapahtuvasta työntekijöiden lähettämisestä työhön toiseen jäsenvaltioon 16 päivänä joulukuuta 1996 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 96/71/EY⁽²⁾ säännöksiä sovelletaan liikenteenharjoittajiin, jotka harjoittavat kabotaasiliikennettä.
- (15) Kabotaasiliikenteen tehokasta valvontaa varten vastaanotettavien jäsenvaltioiden täytäntöönpanoviranomaisilla olisi oltava pääsy vähintään rahtikirjojen ja ajopiirtureiden tietoihin tieliikenteen valvontalaitteista 20 päivänä joulukuuta 1985 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 3821/05⁽³⁾ mukaisesti.
- (16) Jäsenvaltioiden olisi avustettava toisiaan vastavuoroisesti tämän asetuksen asianmukaisessa soveltamisessa.
- (17) Hallinnollisia muodollisuuksia olisi mahdollisuuksien mukaan kevennettävä luopumatta kuitenkaan tarkastuksista ja seuraamuksista, joilla taataan tämän asetuksen oikea soveltaminen ja täytäntöönpanon tehokas valvonta. Tätä varten yhteisön liikenneluvan peruuttamista koskevia voimassa olevia sääntöjä olisi selvennettävä ja lujitettava. Nykyisiä sääntöjä olisi mukautettava siten, että ne mahdollistavat tehokkaat seuraamukset sellaisista vakavista rikkomuksista, jotka on tehty vastaanottavassa jäsenvaltiossa. Seuraamukset eivät saisi olla syrjiviä ja niiden olisi oltava oikeassa suhteessa rikkomuksen vakavuuteen. Määrättyihin seuraamuksiin olisi oltava mahdollista hakea muutosta.
- (18) Jäsenvaltioiden olisi merkittävä maantiekuljetusyrityksiä koskevaan kansalliseen sähköiseen rekisteriinsä kaikki liikenteenharjoittajien suorittamat vakavat rikkomukset, jotka ovat johtaneet seuraamuksiin.
- (19) Kansallisten viranomaisten välisen tiedonvaihdon helpottamiseksi ja tehostamiseksi jäsenvaltioiden olisi käytettävä tietojen vaihtoon maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamisen edellytyksiä koskevista yhteisistä säännöistä ... päivänä ...kuuta ... annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o .../2009⁽⁴⁾ mukaisesti perustettuja kansallisia yhteyspisteitä.
- (20) Tämän asetuksen täytäntöönpanemiseksi tarvittavista toimenpiteistä olisi päätettävä menettelystä komissiolle siirrettyä täytäntöönpanovaltaa käytettäessä 28 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyn neuvoston päätöksen 1999/468/EY⁽⁵⁾ mukaisesti.
- (21) Komissiolle olisi erityisesti siirrettävä toimivalta mukauttaa tämän asetuksen liitteet I, II ja III tekniikan kehitykseen. Nämä toimenpiteet, jotka ovat laajakantoisia ja joiden tarkoituksena on muuttaa tämän asetuksen muita kuin keskeisiä osia, on hyväksyttävä päätöksen 1999/468/EY 5 a artiklassa säädettyä valvonnan käsitteitä sääntelymenettelyä noudattaen.

⁽²⁾ EYVL L 18, 21.1.1997, s. 1.⁽³⁾ EYVL L 370, 31.12.1985, s. 8.⁽⁴⁾ EUVL L ...⁽⁵⁾ EYVL L 184, 17.7.1999, s. 23.⁽¹⁾ EUVL L 102, 11.4.2006, s. 1.

- (22) Jäsenvaltioiden olisi toteutettava tarvittavat toimenpiteet tämän asetuksen täytäntöön panemiseksi erityisesti tehokkaiden, oikeasuhteisten ja varoittavien seuraamusten osalta.
- (23) Jäsenvaltiot eivät voi riittäväällä tavalla saavuttaa tämän asetuksen tavoitetta, joka on maanteiden kansainvälistä tavaraliikennettä koskevien sääntöjen johdonmukaisuuden varmistaminen kaikkialla yhteisössä, vaan se voidaan laajuutensa ja vaikutustensa vuoksi saavuttaa paremmin yhteisön tasolla, joten yhteisö voi toteuttaa toimenpiteitä perustamissopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä asetuksessa ei ylitetä sitä, mikä on tämän tavoitteen saavuttamiseksi tarpeen,

OVAT ANTANEET TÄMÄN ASETUKSEN:

I LUKU

YLEISET SÄÄNNÖKSET

1 artikla

Soveltamisala

- Tätä asetusta sovelletaan toisen lukuun yhteisön alueella harjoitettavaan maanteiden kansainväliseen tavaraliikenteeseen.
- Kun on kyse kuljetuksesta jäsenvaltiosta kolmanteen maahan tai päinvastoin, tätä asetusta sovelletaan siihen osaan matkasta, joka tapahtuu minkä tahansa jäsenvaltion alueella, jonka kautta liikennöidään. 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.
- Siihen asti kun 2 kohdassa tarkoitettut sopimukset on tehty, tämä asetus ei vaikuta:
 - jäsenvaltiosta kolmanteen maahan tai päinvastoin tapahtuvaa kuljetusta koskeviin määräyksiin, jotka sisältyvät jäsenvaltioiden ja kyseisten kolmansien maiden tekemiin kahdenvälisiin sopimuksiin;
 - jäsenvaltiosta kolmanteen maahan tai päinvastoin tapahtuvaa kuljetusta koskeviin, jäsenvaltioiden välillä tehtyjen kahdenvälisten sopimusten sisältämiin määräyksiin, jotka joko kahdenvälisten lupien tai vapauttamisjärjestelyjen mukaisesti sallivat, että sellaiset liikenteenharjoittajat, jotka eivät ole sijoittautuneet kyseiseen jäsenvaltioon, suorittavat jäsenvaltiossa kuormauksen tai purkamisen.
- Tätä asetusta sovelletaan kansalliseen maanteiden tavaraliikenteeseen, jota muu kuin jäsenvaltiosta oleva liikenteenharjoittaja harjoittaa tilapäisesti siten kuin III luvussa säädetään.

5. Tätä asetusta ei sovelleta seuraaviin kuljetuksiin ja niihin liittyvään ajoneuvojen kuljettamiseen tyhjänä:

- osana yleispalvelua harjoitettava postinkuljetus;
- vahingoittuneiden tai rikkoutuneiden ajoneuvojen kuljetus;
- tavarankuljetus moottoriajoneuvoilla, joiden sallittu kokonais paino, perävaunut mukaan lukien, on enintään 3,5 tonnia;
- tavarankuljetukset moottoriajoneuvolla seuraavin edellytyksin:
 - kuljetettavat tavarat kuuluvat yritykselle tai yritys on myynyt, ostanut, antanut tai ottanut vuokralle, valmistanut, louhinut tai erottanut, jalostanut tai korjannut ne;
 - kuljetuksen tarkoituksena on tavaroiden kuljettaminen yritykseen tai yrityksestä taikka niiden siirtäminen joko yrityksen sisällä tai yrityksen omia tarpeita varten sen ulkopuolella;
 - kuljetuksessa käytettävien moottoriajoneuvojen kuljettajina toimii yrityksen henkilöstö tai sen käyttöön sopimuksen perusteella asetettu henkilöstö;
 - kuljetuksessa käytettävät ajoneuvot kuuluvat yritykselle tai ovat yrityksen lykkäävien ehdoin ostamia tai ne ovat sen vuokraamia, jälkimmäisessä tapauksessa sillä ehdolla, että ne täyttävät ilman kuljettajaa vuokrattujen ajoneuvojen käyttämisestä maanteiden tavaraliikenteessä 8 päivänä tammikuuta 2006 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2006/1/EY ⁽¹⁾ säädetyt edellytykset; ja
 - tällainen kuljetus ei ole kuin toissijainen yrityksen kokonaistoimintaan nähden;

e) lääkkeiden, lääkinnällisten välineiden ja laitteiden sekä muiden kiireiseen lääkinnälliseen apuun tarvittavien välineiden kuljetus, erityisesti luonnonmullistusten yhteydessä.

Ensimmäisen alakohdan d alakohdan iv alakohtaa ei sovelleta tavanomaisesti käytetyn ajoneuvon lyhytaikaisen vioittumisen vuoksi käytettävään vara-ajoneuvoon.

6. Edellä olevan 5 kohdan säännökset eivät vaikuta edellytyksiin, joilla kukin jäsenvaltio antaa omille kansalaisilleen luvan harjoittaa mainitussa kohdassa tarkoitettua toimintaa.

2 artikla

Määritelmät

Tässä asetuksessa tarkoitetaan:

- 'ajoneuvolla' jäsenvaltiossa rekisteröityä moottoriajoneuvoa tai ajoneuvoyhdistelmää, josta ainakin moottoriajoneuvo on rekisteröity jäsenvaltiossa ja joita käytetään yksinomaan tavaroiden kuljetukseen;

⁽¹⁾ EUVL L 33, 4.2.2006, s. 82.

- 2) 'kansainvälisellä kuljetuksella':
- kuormatulla ajoneuvolla suoritettavaa matkaa, jonka lähtö- ja saapumispaikka sijaitsevat kahdessa eri jäsenvaltiossa ja joka voi tapahtua yhden tai useamman jäsenvaltion tai kolmannen maan kautta;
 - kuormatulla ajoneuvolla suoritettavaa matkaa jäsenvaltiosta kolmanteen maahan tai päinvastoin ja joka voi tapahtua yhden tai useamman jäsenvaltion tai kolmannen maan kautta;
 - kuormatulla ajoneuvolla kolmansien maiden välillä suoritettavaa matkaa, joka tapahtuu yhden tai useamman jäsenvaltion alueen kautta; tai
 - edellä a, b ja c alakohdassa tarkoitettujen kuljetusten yhteydessä tyhjänä tehtyä matkaa;
- 3) 'vastaanottavalla jäsenvaltiolla' jäsenvaltiota, jossa liikenteenharjoittaja harjoittaa toimintaa ja joka ei ole liikenteenharjoittajan sijoittautumisjäsenvaltio;
- 4) 'muulla kuin jäsenvaltiosta olevalla liikenteenharjoittajalla' maanteiden tavaraliikenteen harjoittajaa, joka toimii vastaanottavassa jäsenvaltiossa;
- 5) 'kuljettajalla' ketä tahansa henkilöä, joka kuljettaa ajoneuvoa lyhyenkin ajan tai jonka tehtäviin kuuluu olla ajoneuvossa matkustajana ollakseen tarvittaessa käytettävissä ajoneuvon kuljettamiseen;
- 6) 'kabotaasiliikenteellä' kansallista liikennettä, jota harjoitetaan tilapäisesti toisen lukuun vastaanottavassa jäsenvaltiossa;
- 7) 'yhteisön tiekuljetuslainsäädännön vakavalla rikkomuksella' rikkomuksia, joista saattaa seurata asetuksen (EY) N:o .../2009 6 artiklan 1 ja 2 kohdassa tarkoitettujen hyvän maineen menettäminen ja/tai yhteisön liikenneluvan peruuttaminen määrääjäksi tai kokonaan.

II LUKU

KANSAINVÄLISET KULJETUKSET

3 artikla

Yleinen periaate

Kansainvälisten kuljetusten suorittajalla on oltava yhteisön liikennelupa sekä lisäksi kuljettajatodistus, jos kuljettaja on kolmannen maan kansalainen.

4 artikla

Yhteisön liikennelupa

1. Jäsenvaltion on myönnettävä yhteisön liikennelupa tämän asetuksen mukaisesti toisen lukuun tavaraa maanteitse kuljetta-
valle liikenteenharjoittajalle:

- joka on sijoittautunut tuohon jäsenvaltioon, yhteisön lainsäädännön ja tuon jäsenvaltion kansallisen lainsäädännön mukaisesti; ja

b) jolla on sekä yhteisön lainsäädännön että sijoittautumisjäsenvaltion maanteiden tavaraliikenteen harjoittajan ammattiin pääsyä koskevan lainsäädännön mukaisesti oikeus harjoittaa maanteiden kansainvälistä tavaraliikennettä kyseisessä jäsenvaltiossa.

2. Yhteisön liikenneluvan myöntävät sijoittautumisjäsenvaltion toimivaltaiset viranomaiset enintään kymmeneksi vuodeksi, ja se voidaan uusua.

Ennen tämän asetuksen soveltamispäivää myönnettyt yhteisön liikenneluvat ja oikeaksi todistetut jäljennökset pysyvät voimassa niiden voimassaoloajan päättymiseen asti.

Komissio mukauttaa yhteisön liikenneluvan voimassaoloajan tekniseen kehitykseen, ottaen huomioon etenkin asetuksen (EY) N:o .../2009 16 artiklassa säädetyt maantiekuljetusyrityksiä koskevat kansalliset sähköiset rekisterit. Nämä toimenpiteet, joiden tarkoituksena on muuttaa tämän asetuksen muita kuin keskeisiä osia, hyväksytään 15 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.

3. Sijoittautumisjäsenvaltion on annettava luvanhaltijalle yhteisön liikenneluvan alkuperäiskappale, joka liikenteenharjoittajan on säilytettävä, sekä sellainen määrä oikeaksi todistettuja jäljennöksiä, joka vastaa yhteisön liikenneluvan haltijan käytössä olevien ajoneuvojen lukumäärää riippumatta siitä, ovatko ajoneuvot täysin tämän omistuksessa tai ovatko ne sen hallinnassa osamaksu-, vuokraus- tai leasing-sopimuksella.

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

Komissio mukauttaa liitteet I ja II tekniikan kehitykseen. Nämä toimenpiteet, joiden tarkoituksena on muuttaa tämän asetuksen muita kuin keskeisiä osia, hyväksytään 15 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.

5. Yhteisön liikenneluvassa ja oikeiksi todistetuissa jäljennöksissä on oltava ne myöntäneen viranomaisen leima, allekirjoitus ja sarjanumero. Yhteisön liikenneluvan ja oikeiksi todistettujen jäljennösten sarjanumerot on merkittävä maantiekuljetusyrityksiä koskevaan kansalliseen sähköiseen rekisteriin osana asianomaisen liikenteenharjoittajan tiedostoa.

6. Yhteisön liikennelupa myönnetään liikenteenharjoittajan nimellä eikä sitä saa siirtää toiselle. Oikeaksi todistettu jäljennös yhteisön liikenneluvasta on pidettävä kussakin liikenteenharjoittajan ajoneuvossa ja esitettävä minkä hyvänsä tarkastusviranomaisen pyynnöstä.

Ajoneuvoyhdistelmien osalta oikeaksi todistettujen jäljennöksen on oltava moottoriajoneuvossa. Sen on käsitettävä koko ajoneuvoyhdistelmä, vaikka perävaunua tai puoliperävaunua ei ole rekisteröity tai vaikka niille ei ole annettu lupaa liikenneluvan haltijan nimissä tapahtuvaan tieliikenteessä käyttöön, tai jos ne on rekisteröity tai jos niille on annettu lupa tieliikenteessä käyttöön toisessa jäsenvaltiossa.

5 artikla

Kuljettajatodistus

1. Jäsenvaltion on myönnettävä tämän asetuksen mukaisesti kuljettajatodistus jokaiselle liikenteenharjoittajalle

- a) jolla on yhteisön liikennelupa; ja
- b) ja joka joko pitää asianomaisessa jäsenvaltiossa laillisessa työsuhteessa kuljettajaa, joka ei ole jonkin jäsenvaltion kansalainen eikä pitkään oleskelleiden kolmansien maiden kansalaisten asemasta 25 päivänä marraskuuta 2003 annetussa direktiivissä 2003/109/EY⁽¹⁾ tarkoitettu pitkäaikaisen oleskeluluvan saanut henkilö, tai laillisesti käyttää kuljettajaa, joka ei ole jonkin jäsenvaltion kansalainen eikä mainitussa direktiivissä tarkoitettu pitkäaikaisen oleskeluluvan saanut henkilö ja joka on asetettu kyseisen liikenteenharjoittajan käyttöön niitä kuljettajien työ- ja ammatillista koulutusta koskevia ehtoja noudattaen, jotka on asetettu tässä jäsenvaltiossa
- i) laeilla, asetuksilla tai hallinnollisilla määräyksillä, tai soveltuviissa tapauksissa
- ii) työehtosopimuksilla kyseisessä jäsenvaltiossa sovellettavia sääntöjä noudattaen.

2. Liikenteenharjoittajan sijoittautumisjäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten on yhteisön liikenneluvan haltijan pyynnöstä myönnettävä kuljettajatodistus jokaiselle kuljettajalle, jota liikenteenharjoittaja pitää laillisessa työsuhteessa ja joka ei ole jonkin jäsenvaltion kansalainen eikä direktiivissä 2003/109/EY tarkoitettu pitkäaikaisen oleskeluluvan saanut henkilö, tai jokaiselle kuljettajalle, joka ei ole jonkin jäsenvaltion kansalainen eikä mainitussa direktiivissä tarkoitettu pitkäaikaisen oleskeluluvan saanut henkilö, ja joka on asetettu liikenteenharjoittajan käyttöön. Kussakin kuljettajatodistuksessa on todistettava, että todistuksessa mainittu kuljettaja on 1 kohdassa määriteltyjen ehtojen mukaisessa työsuhteessa.

3. Kuljettajatodistuksen on oltava liitteessä III olevan mallin mukainen. Siinä on oltava ainakin kaksi liitteessä I lueteltua turvaominaisuutta.

4. Komissio mukauttaa liitteen III tekniikan kehitykseen. Nämä toimenpiteet, joiden tarkoituksena on muuttaa tämän asetuksen muita kuin keskeisiä osia, hyväksytään 15 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.

5. Kuljettajatodistuksessa on oltava sen myöntäneen viranomaisen leima, allekirjoitus ja sarjanumero. Kuljettajatodistuksen sarjanumero voidaan merkitä maantiekuljetusyrityksiä koskevaan kansalliseen sähköiseen rekisteriin osana sen liikenteenharjoittajan tietoja, joka antaa todistuksen siinä nimetyn kuljettajan käyttöön.

6. Kuljettajatodistus kuuluu liikenteenharjoittajalle, joka antaa sen todistuksessa mainitun kuljettajan käyttöön tämän kuljet-

taessa ajoneuvoa, jolla suoritetaan kuljetuksia asianomaiselle liikenteenharjoittajalle myönnettävä yhteisön liikennelupaa käytäen. Liikenteenharjoittajan sijoittautumisjäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten antamasta kuljettajatodistuksesta on säilytettävä oikeaksi todistettu jäljennös liikenteenharjoittajan tiloissa. Kuljettajatodistus on esitettävä minkä hyvänsä tarkastusviranomaisen pyynnöstä.

7. Kuljettajatodistus myönnetään sen myöntävän jäsenvaltion määräämäksi ajaksi, joka voi olla enintään viisi vuotta. Ennen tämän asetuksen soveltamispäivää annetut kuljettajatodistukset pysyvät voimassa niiden voimassaoloajan päättymiseen asti.

Kuljettajatodistus on voimassa ainoastaan niin kauan kuin sen myöntämisedellytykset täyttyvät. Jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että liikenteenharjoittaja palauttaa todistuksen välittömästi sen myöntäneille viranomaisille, kun nämä edellytykset eivät enää täyty.

6 artikla

Edellytysten täyttymisen tarkastaminen

1. Yhteisön liikennelupaa tai sen 4 artiklan 2 kohdan mukaista uusimista koskevaa hakemusta tehtäessä sijoittautumisjäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten on tarkastettava, täyttääkö liikenteenharjoittaja tai täyttääkö tämä edelleen 4 artiklan 1 kohdassa säädetyt edellytykset.

2. Sijoittautumisjäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten on tarkastettava säännöllisesti vuosittaisin tarkastuksin, jotka koskevat vähintään 20:tä prosenttia kyseisessä jäsenvaltiossa myönnettyistä voimassaolevista kuljettajatodistuksista, täyttyvätkö 5 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen kuljettajatodistuksen myöntämisedellytykset edelleen.

7 artikla

Yhteisön liikenneluvan ja kuljettajatodistuksen epäminen ja peruuttaminen

1. Jos 4 artiklan 1 kohdassa säädetyt tai 5 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen edellytykset eivät täyty, sijoittautumisjäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten on perustellulla päätöksellä evättävä yhteisön liikenneluvan myöntäminen tai uusiminen taikka kuljettajatodistuksen myöntäminen.

2. Toimivaltaisten viranomaisten on peruutettava yhteisön liikennelupa tai kuljettajatodistus, jos luvanhaltija:

a) ei enää täytä 4 artiklan 1 kohdassa säädettyjä tai 5 artiklan 1 kohdassa säädettyjä edellytyksiä; tai

b) on antanut virheellisiä tietoja yhteisön liikennelupaa tai kuljettajatodistusta koskevan hakemuksen yhteydessä.

(¹) EUVL L 16, 23.1.2004, s. 44.

III LUKU

KABOTAASI

8 artikla

Yleinen periaate

1. Jokaisella toisen lukuun toimivalla maanteiden tavaraliikenteen harjoittajalla, jolla on yhteisön liikennelupa ja jonka kuljettajalla, jos hän on kolmannen maan kansalainen, on kuljettajatodistus, on tässä luvussa säädetyn edellytyksin oikeus harjoittaa kabotaasiliikennettä.

2. Edellä 1 kohdassa tarkoitetut liikenteenharjoittajat saavat ajaa samalla ajoneuvolla tai, jos kyseessä on yhdistelmäajoneuvo, sen vetovaunulla, enintään kolme peräkkäistä kabotaasimatkaa, jotka seuraavat välittömästi toisesta jäsenvaltiosta tai kolmannelta maasta vastaanottavaan jäsenvaltioon suuntautuvaa kansainvälistä kuljetusta sen jälkeen kun kyseisessä kansainvälisessä kuljetuksessa tuodut tavarat on toimitettu. Viimeisimmän vastaanottavasta jäsenvaltiosta poistumista edeltävän kabotaasimatkan kuorma on purettava seitsemän päivän kuluessa siitä, kun kansainvälisessä kuljetuksessa vastaanottavaan jäsenvaltioon tuotu kuorma viimeksi purettiin.

Liikenteenharjoittajat voivat ensimmäisessä alakohdassa tarkoitetun määräajan kuluessa suorittaa jonkin tai kaikki mainitussa alakohdassa sallituista kabotaasimatkoista missä tahansa jäsenvaltiossa edellyttäen, että ne suorittavat vain yhden kabotaasimatkan kussakin jäsenvaltiossa niiden kolmen päivän aikana, jotka seuraavat ilman kuormaa kyseiseen jäsenvaltioon saapumisesta.

3. Muun kuin jäsenvaltiosta olevan liikenteenharjoittajan vastaanottavassa jäsenvaltiossa harjoittamaa kansallista maanteiden tavaraliikennettä pidetään tämän asetuksen mukaisena ainoastaan, jos liikenteenharjoittaja voi esittää selvät todisteet kansainvälisestä kuljetuksesta vastaanottavaan jäsenvaltioon sekä kustakin sitä seuraavasta kabotaasimatkasta vastaanottavassa jäsenvaltiossa.

Ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettua todisteesta on oltava kunkin matkan osalta seuraavat tiedot:

- lähettäjän nimi, osoite ja allekirjoitus;
- liikenteenharjoittajan nimi, osoite ja allekirjoitus;
- vastaanottajan nimi, osoite ja allekirjoitus sekä toimituspäivä, kun tavarat on toimitettu;
- tavaroiden haltuunottoaika ja -aika sekä määräaika;
- tavaralajin yleisesti käytetty nimitys ja pakkaustapa sekä, kun on kyse vaarallisista tavaroista, tavarantoimittajan yleisesti hyväksytty nimitys sekä kollien määrä, niiden erityismerkinnät ja numerot;
- tavarantoimittajan kokonaispaino tai sen määrä muulla tavoin ilmaistuna;
- mootoriajoneuvon ja perävaunun rekisterinumero.

4. Jokainen liikenteenharjoittaja, joka sijoittautumisjäsenvaltionsa lainsäädännön mukaan on oikeutettu harjoittamaan toisen lukuun 1 artiklan 5 kohdan a, b ja c alakohdassa tarkoitettua maanteiden tavaraliikennettä, on tilanteen mukaan oikeutettu tässä luvussa säädetyn edellytyksin harjoittamaan samanlaista kabotaasiliikennettä tai kabotaasiliikennettä saman luokan ajoneuvoilla.

5. Lupaa harjoittaa 1 artiklan 5 kohdan d ja e alakohdassa tarkoitettua kabotaasiliikennettä eivät koske mitkään rajoitukset.

9 artikla

Kabotaasiliikenteeseen sovellettavat säännöt

1. Jollei muussa yhteisön lainsäädännössä toisin säädetä, kabotaasiliikenteen harjoittamiseen sovelletaan vastaanottavan jäsenvaltion voimassa olevia lakeja, asetuksia ja hallinnollisia määräyksiä seuraavin osin:

- kuljetussopimusta koskevat ehdot;
- tieliikenteen ajoneuvojen painot ja mitat;
- tietyjen tavaralajien, erityisesti vaarallisten aineiden, helposti pilaantuvien elintarvikkeiden ja elävien eläinten kuljetuksia koskevat vaatimukset;
- ajo- ja lepoajat;
- liikenteen arvonlisävero.

Ensimmäisen alakohdan b alakohdassa tarkoitetut painot ja mitat voivat tarvittaessa ylittää ne, joita sovelletaan liikenteenharjoittajan sijoittautumisjäsenvaltiossa, mutta ne eivät saa missään tapauksessa ylittää vastaanottavan jäsenvaltion kansalliselle liikenteelle asettamia rajoituksia eivätkä niitä teknisiä ominaisuuksia, jotka on merkitty tiettyjen yhteisössä liikkuvien tieliikenteen ajoneuvojen suurimmista kansallisissa ja kansainvälisissä liikenteissä sallituista mitoista ja suurimmista kansainvälisissä liikenteissä sallituista painoista 25 päivänä heinäkuuta 1996 annetun neuvoston direktiivin 96/53/EY⁽¹⁾ 6 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuihin todisteisiin.

2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettuja lakeja, asetuksia ja hallinnollisia määräyksiä on sovellettava muihin kuin jäsenvaltiosta oleviin liikenteenharjoittajiin samoin edellytyksin kuin vastaanottavaan jäsenvaltioon sijoittautuneisiin liikenteenharjoittajiin siten, että estetään kaikki kansalaisuuteen tai sijoittautumispaikkaan perustuva syrjintä.

10 artikla

Turvamenettely

1. Jos tietyn maantieteellisen alueen kansallisilla kuljetusmarkkinoilla on kabotaasiliikenteestä johtuvia vakavia häiriöitä tai kabotaasiliikenne pahentaa niitä, mikä hyvänsä jäsenvaltio voi antaa asian komission käsiteltäväksi, jotta tämä päättäisi turvatoimenpiteistä. Jäsenvaltion on toimitettava komissiolle tarvittavat tiedot ja ilmoitettava sille, mitä toimenpiteitä se aikoo toteuttaa omien liikenteenharjoittajiensa suhteen.

(¹) EYVL L 235, 17.9.1996, s. 59.

2. Edellä 1 kohtaa sovellettaessa tarkoitetaan:

- 'tietyin maantieteellisen alueen kansallisten kuljetusmarkkinoiden vakavalla häiriöllä' sellaisten sille ominaisten ongelmien olemassaoloa markkinoilla, joiden johdosta on olemassa huomattava ja mahdollisesti jatkuva kysyntää suurempi tarjonta, joka saattaa merkitä uhkaa huomattavan monien liikenteenharjoittajien taloudellisen aseman vakaudelle ja elinkelpoisuudelle;
- 'maantieteellisellä alueella' aluetta, joka kattaa jäsenvaltion koko alueen tai osan siitä, tai ulottuu muiden jäsenvaltioiden koko alueeseen tai osaan siitä.

3. Komissio tutkii tilanteen erityisesti asiaankuuluvien tietojen perusteella ja, kuultuaan 15 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua komiteaa, päättää kuukauden kuluessa jäsenvaltion hakemuksen vastaanottamisesta, ovatko turvatoimenpiteet tarpeen, ja päättää turvatoimenpiteistä, jos ne ovat tarpeellisia.

Tällaiset toimenpiteet voivat sisältää sen, että tätä asetusta ei väliaikaisesti sovelleta kyseiseen alueeseen.

Tämän artiklan nojalla hyväksytyt toimenpiteet ovat voimassa enintään kuusi kuukautta, ja niiden voimassaoloa voidaan jatkaa kerran samanpituisena.

Komissio ilmoittaa viipymättä jäsenvaltioille ja neuvostolle kaikista tämän kohdan nojalla tekemistään päätöksistä.

4. Jos komissio päättää hyväksyä yhtä tai useampaa jäsenvaltiota koskevia turvatoimenpiteitä, kyseisten jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten on toteutettava samanlaajuisia toimenpiteitä omien liikenteenharjoittajiensa osalta ja ilmoitettava niistä komissiolle. Näitä toimenpiteitä on sovellettava viimeistään siitä päivästä lukien, jona komission hyväksymiä turvatoimenpiteitä sovelletaan.

5. Jokainen jäsenvaltio voi saattaa 3 kohdassa tarkoitetun komission tekemän päätöksen neuvoston käsiteltäväksi 30 päivän kuluessa sitä koskevan ilmoituksen antamisesta. Neuvosto voi, määränemmistöllä 30 päivän kuluessa siitä, kun jäsenvaltio on saattanut asian sen käsiteltäväksi tai, jos useat jäsenvaltiot ovat saattaneet asian sen käsiteltäväksi, 30 päivän kuluessa ensimmäisestä käsittelypyynnöstä, tehdä asiassa toisenlaisen päätöksen.

Edellä olevan 3 kohdan kolmannessa alakohdassa säädettyä voimassaoloaikaa sovelletaan neuvoston päätökseen. Kyseisten jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten on toteutettava vastaavia toimenpiteitä omien liikenteenharjoittajiensa osalta ja ilmoitettava niistä komissiolle. Jos neuvosto ei tee päätöstä ensimmäisessä alakohdassa tarkoitetun ajan kuluessa, komission päätöksestä tulee lopullinen.

6. Jos komissio katsoo, että 3 kohdassa tarkoitettuja toimenpiteitä on tarpeen jatkaa, se tekee asiasta ehdotuksen neuvostolle, joka tekee päätöksen määränemmistöllä.

IV LUKU

KESKINÄINEN AVUNANTO JA SEURAAMUKSET

11 artikla

Keskinäinen avunanto

Jäsenvaltioiden on avustettava toisiaan varmistaakseen tämän asetuksen soveltamisen ja valvonnan. Niiden on vaihdettava tietoja asetuksen (EY) N:o .../2009 18 artiklan mukaisesti perustettujen kansallisten yhteyspisteiden välityksellä.

12 artikla

Rikkomuksista aiheutuvat seuraamukset sijoittautumisjäsenvaltiossa

1. Jos on kyse yhteisön tieliikennelainsäädännön vakavasta rikkomuksesta, joka on tehty tai todettu missä tahansa jäsenvaltiossa, on rikkomukseen syyllistyneen liikenteenharjoittajan sijoittautumisjäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten on toteutettava asianmukaiset tutkintatoimet, jotka voivat johtaa muun muassa seuraavien hallinnollisten seuraamusten määräämiseen:

- a) joidenkin tai kaikkien yhteisön liikenneluvan oikeaksi todistettujen jäljennösten peruuttaminen määräajaksi tai kokonaan;
- b) yhteisön liikenneluvan peruuttaminen määräajaksi tai kokonaan.

Nämä seuraamukset voidaan määritellä sen jälkeen, kun asiassa on tehty lopullinen päätös, ja niissä on otettava huomioon yhteisön liikenneluvan haltijan tekemien rikkomusten vakavuus sekä tämän hallussa olevien kansainvälistä liikennettä koskevan liikenneluvan oikeiksi todistettujen jäljennösten kokonaismäärä.

2. Jos kuljettajatodistuksia käytetään jollakin tavoin väärin siten, että syyllistytään vakavaan rikkomukseen, tällaisiin rikkomuksiin syyllistyneen liikenteenharjoittajan sijoittautumisjäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten on määrättävä tarkoituksemukaiset seuraamukset; se voi esimerkiksi:

- a) keskeyttää kuljettajatodistusten myöntämisen;
- b) peruuttaa kuljettajatodistuksia;
- c) asettaa kuljettajatodistusten myöntämiselle lisäedellytyksiä väärinkäytön ehkäisemiseksi;
- d) peruuttaa määräajaksi tai kokonaan yhteisön liikenneluvan kaikki oikeiksi todistetut jäljennökset tai osan niistä;
- e) peruuttaa yhteisön liikenneluvan määräajaksi tai kokonaan.

Nämä seuraamukset voidaan määritellä sen jälkeen, kun asiassa on tehty lopullinen päätös, ja niissä on otettava huomioon yhteisön liikenneluvan haltijan tekemien rikkomusten vakavuus.

3. Sijoittautumisjäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten on ilmoitettava sen jäsenvaltion, jossa rikkomukset todettiin, toimivaltaisille viranomaisille mahdollisimman pian ja viimeistään kahden kuukauden kuluessa niiden asiaa asiaa koskevasta lopullisesta päätöksestä, onko tämän artiklan 1 ja 2 kohdassa säädettyjä seuraamuksia määrätty, ja jos on, mitä niistä.

Jos tällaisia seuraamuksia ei määrätä, sijoittautumisjäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten on ilmoitettava ratkaisun syyt.

4. Toimivaltaisten viranomaisten on huolehdittava siitä, että liikenteenharjoittajaan kohdistuneet seuraamukset ovat kokonaisuudessaan oikeassa suhteessa rikkomukseen tai rikkomuksiin, joista nämä seuraamukset määrättiin, ja että niissä otetaan huomioon jäsenvaltiossa, jossa rikkomukset todettiin, samasta rikkomuksesta mahdollisesti määrätty seuraamukset.

5. Liikenteenharjoittajan sijoittautumisjäsenvaltion toimivaltaiset viranomaiset voivat kansallisen lainsäädäntönsä mukaisesti myös saattaa asianomaista liikenteenharjoittajaa koskevan asian myös toimivaltaisen kansallisen tuomioistuimen käsiteltäväksi. Niiden on ilmoitettava vastaanottavan jäsenvaltion toimivaltaiselle viranomaiselle tässä tarkoituksessa tekemistään päätöksistä.

6. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että liikenteenharjoittajilla on oikeus hakea muutosta hallinnollisiin seuraamuksiin, joita niille on määrätty tämän artiklan nojalla.

13 artikla

Rikkomuksesta aiheutuvat seuraamukset vastaanottavassa jäsenvaltiossa

1. Jos jäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten tietoon tulee tämän asetuksen tai yhteisön tieliikennelainsäädännön vakava rikkomus, jonka tekijäksi voidaan osoittaa muu kuin tuosta jäsenvaltiosta oleva liikenteenharjoittaja, jäsenvaltion, jonka alueella rikkomus on todettu, on toimitettava sijoittautumisjäsenvaltion toimivaltaisille viranomaisille seuraavat tiedot mahdollisimman pian ja viimeistään kahden kuukauden kuluessa asiaa koskevasta lopullisesta päätöksestä:

- kuvaus rikkomustapauksesta sekä rikkomuksen tekoaika ja -paikka;
- rikkomuksen luokka, tyyppi ja vakavuusaste; ja
- määrätyt ja toteutetut seuraamukset.

Vastaanottavan jäsenvaltion toimivaltaiset viranomaiset voivat pyytää sijoittautumisjäsenvaltion toimivaltaisia viranomaisia määräämään hallinnollisia seuraamuksia 12 artiklan mukaisesti.

2. Vastaanottavan jäsenvaltion toimivaltaiset viranomaiset voivat määrätä seuraamuksia muulle kuin jäsenvaltiosta olevalle liikenteenharjoittajalle, joka on rikkonut tätä asetusta tai liikennettä koskevaa kansallista tai yhteisön lainsäädäntöä kabotaasiliikenteen yhteydessä kyseisen jäsenvaltion alueella, sanotun kuitenkin rajoittamatta rikosoikeudellista syytteen asettamista. Näiden viranomaisten on määrättävä nämä seuraamukset

syrimättömyysperiaatetta noudattaen. Nämä seuraamukset voivat käsittää muun muassa varoituksen tai, vakavan rikkomuksen ollessa kyseessä, kabotaasiliikenteen tilapäisen harjoittamiskiellon sen vastaanottavan jäsenvaltion alueella, jossa rikkomus on tapahtunut.

3. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että liikenteenharjoittajilla on oikeus hakea muutosta hallinnollisiin seuraamuksiin, joita niille on määrätty tämän artiklan nojalla.

14 artikla

Merkitseminen kansalliseen sähköiseen rekisteriin

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että yhteisön tieliikennelainsäädännön vakavat rikkomukset, joihin niiden alueelle sijoittautuneet liikenteenharjoittajat ovat syyllystyneet ja jotka ovat johtaneet jonkin jäsenvaltion määräämään seuraamukseen, sekä yhteisön liikenneluvan tai sen oikeaksi todistetun jäljennöksen peruuttaminen määrääjäksi tai kokonaan, merkitään maantiekuljetusyrityksiä koskevaan kansalliseen sähköiseen rekisteriin. Rekisteriin tehdyt merkinnät, jotka koskevat yhteisön liikenneluvan peruuttamista määrääjäksi tai kokonaan, on säilytettävä tietokannassa kahden vuoden ajan peruuttamisajan päättymisestä, kun kyse on määrääjäksi peruuttamisesta, tai peruuttamispäivästä, kun on kyse pysyvistä peruuttamisesta.

V LUKU

TÄYTÄNTÖÖNPANO

15 artikla

Komiteamenettely

1. Komissiota avustaa asetuksen (ETY) N:o 3821/85 18 artiklan 1 kohdalla perustettu komitea.

2. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan päätöksen 1999/468/EY 5 a artiklan 1–4 kohtaa ja 7 artiklaa ottaen huomioon mainitun päätöksen 8 artiklan säännökset.

16 artikla

Seuraamukset

Jäsenvaltioiden on hyväksyttävä niitä seuraamuksia, joita sovelletaan tämän asetuksen säännösten rikkomiseen, koskevat säännöt, ja niiden on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet niiden täytäntöönpanon varmistamiseksi. Säädettyjen seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava näistä säännöistä komissiolle viimeistään ... päivänä ...kuuta ... (*) ja ilmoitettava sille viipymättä niitä koskevista myöhemmistä muutoksista.

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että kaikkia näitä toimenpiteitä sovelletaan ilman liikenteenharjoittajien kansallisuuteen tai sijoittautumispaikkaan perustuvaa syrjintää.

(*) Kaksi vuotta tämän asetuksen voimaantulopäivästä.

17 artikla

Raportointi

1. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle joka toinen vuosi niiden liikenteenharjoittajien lukumäärä, joilla edellisen vuoden 31 päivänä joulukuuta oli yhteisön liikennelupa, sekä kyseisenä päivänä liikenteessä olleiden ajoneuvojen lukumäärää vastaava oikeaksi todistettujen jäljennösten lukumäärä.

2. Jäsenvaltioiden on lisäksi ilmoitettava komissiolle edeltävän kalenterivuoden aikana myönnettyjen kuljettajatodistusten lukumäärä sekä saman vuoden 31 päivänä joulukuuta liikenteessä olevien kuljettajatodistusten lukumäärä.

3. Komissio laatii kertomuksen yhteisön maantieliikenne-markkinoiden tilanteesta vuoden 2012 loppuun mennessä. Kertomuksessa on oltava analyysi markkinatilanteesta, mukaan lukien arvio tarkastusten tehokkuudesta ja alan työehtojen kehityksestä sekä siitä, onko sääntöjen yhdenmukaistaminen muun muassa noudattamisen valvonnan, tienkäyttömaksujen sekä sosiaali- ja turvallisuuslainsäädännön aloilla edistynyt siinä määrin, että voitaisiin harkita maantieliikenteen kotimaanmarkkinoiden avaamista edelleen, kabotaasimarkkinat mukaan lukien.

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

Tehty Brysselissä

Euroopan parlamentin puolesta

Puhemies

...

Neuvoston puolesta

Puheenjohtaja

...

VI LUKU

LOPPUSÄÄNNÖKSET

18 artikla

Kumoamiset

Kumotaan asetukset (ETY) N:o 881/92 ja (ETY) N:o 3118/93 sekä direktiivi 2006/94/EY.

Viittauksia kumottuihin asetuksiin ja kumottuun direktiiviin pidetään viittauksina tähän asetukseen liitteessä IV olevan vastaavuustaulukon mukaisesti.

19 artikla

Voimaantulo

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

Sitä sovelletaan ... päivästä ...kuuta ... (*).

(*) Kaksi vuotta tämän asetuksen voimaantulopäivästä.

LIIITE I

YHTEISÖN LIIKENNELUVAN JA KULJETTAJATODISTUKSEN TURVAOMINAISUUDET

Yhteisön liikenneluvassa ja kuljettajatodistuksessa on oltava ainakin kaksi seuraavista turvaominaisuuksista:

- hologrammi;
 - paperissa erityiskuituja, jotka näkyvät UV-valossa;
 - vähintään yksi mikrokirjoitusta sisältävä rivi (kirjoitus näkyy ainoastaan suurennuslasilla ja sitä ei voida jäljentää kopiokoneilla);
 - kosketeltaessa tuntuvat kirjasimet, symbolit tai kuvat;
 - kaksoisnumerointi: yhteisönluvan, sen oikeaksi todistetun jäljennöksen tai kuljettajatodistuksen sarjanumero ja kussakin tapauksessa myöntämisnumero;
 - turvakuvioitu tausta, jossa on aaltomainen viivakuvio ja iirispainatus.
-

LIITE II

YHTEISÖN LIIKENNELUVAN MALLI

EUROOPAN YHTEISÖ

(a)

(Väri Pantone Vaaleansininen selluloosapaperi, koko DIN A4, vähintään 100 g/m²)

(Liikenneluvan ensimmäinen sivu)

(Laadittava liikenneluvan antavan jäsenvaltion yhdellä tai useammalla virallisella kielellä)

Liikenneluvan antava valtio

Liikenneluvan myöntänyt valtio Valtion tunnus ⁽¹⁾

Toimivaltaisen viranomaisen tai elimen nimi

LIIKENNELUPA N:o

(tai)

OIKEAKSI TODISTETTU JÄLJENNÖS N:o

toisen lukuun harjoitettavaa maanteiden kansainvälistä tavaraliikennettä varten

Tämän liikenneluvan haltija ⁽²⁾

.....

saa harjoittaa toisen lukuun kansainvälistä tavaraliikennettä maantiellä, toisen lukuun tehdyillä matkoilla tai matkojen osilla yhteisön alueella, siten kuin maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (uudelleenlaadittu toisinto) (EY) N:o .../2009 säädetään ja tämän liikenneluvan yleisten edellytysten mukaisesti.

Erityisiä huomautuksia:
Tämä liikennelupa on voimassa päivästäkuuta	ja päiväänkuuta
.....	
Annettu (paikka) päivänäkuuta
..... ⁽³⁾	

⁽¹⁾ Jäsenvaltioiden kansainväliset tunnuksset: (B) Belgia, (BG) Bulgaria, (CZ) Tšekki, (DK) Tanska, (D) Saksa, (EST) Viro, (IRL) Irlanti, (GR) Kreikka, (E) Espanja, (F) Ranska, (I) Italia, (CY) Kypros, (LV) Latvia, (LT) Liettu, (L) Luxemburg, (H) Unkari, (MT) Malta, (NL) Alankomaat, (A) Itävalta, (PL) Puola, (P) Portugali, (RO) Romania, (SLO) Slovenia, (SK) Slovakia, (FIN) Suomi, (S) Ruotsi, (UK) Yhdistynyt kuningaskunta.

⁽²⁾ Liikenteenharjoittajan nimi tai toiminimi ja täydellinen osoite.

⁽³⁾ Liikenneluvan antavan toimivaltaisen viranomaisen tai elimen allekirjoitus ja leima.

b)

(Liikenneluvan toinen sivu)

(Laadittava liikenneluvan antavan jäsenvaltion yhdellä tai useammalla virallisella kielellä)

Yleiset määräykset

Tämä liikennelupa annetaan asetuksen (EY) N:o .../2009 mukaisesti.

Se oikeuttaa haltijansa harjoittamaan maanteiden kansainvälistä tavaraliikennettä toisen lukuun matkoilla tai niiden osilla yhteisön alueella seuraavien edellytysten mukaisesti:

- jos lähtö- ja saapumispaiikka sijaitsevat kahdessa eri jäsenvaltiossa, ja matka voi tapahtua yhden tai useamman jäsenvaltion tai kolmannen maan kautta,
- jos matka alkaa jäsenvaltiosta ja sen päättyy kolmannessa maassa tai päinvastoin, ja matka voi tapahtua yhden tai useamman jäsenvaltion tai kolmannen maan kautta,
- matka tapahtuu kolmansien maiden välillä yhden tai useamman jäsenvaltion alueen kautta.

sekä tyhjänä tehdyt matkat tällaisella kalustolla.

Kun kuljetus alkaa jäsenvaltiosta ja päättyy kolmanteen maahan tai päinvastoin, tämä liikennelupa on voimassa yhteisön alueella tapahtuvan matkan osalta. Liikennelupa on voimassa sen jäsenvaltion alueella, jossa kuormaus tai purkaminen tapahtuu, vasta sen jälkeen kun yhteisön ja kyseisen kolmannen maan välillä on tehty tarvittava sopimus asetuksen (EY) N:o .../2009 mukaisesti.

Liikennelupa on henkilökohtainen, eikä sitä saa siirtää toiselle.

Liikenneluvan antaneen jäsenvaltion toimivaltainen viranomainen voi peruuttaa sen, erityisesti jos luvan haltija:

- ei ole noudattanut kaikkia liikenneluvan käytön edellytyksiä,
- on antanut vääriä tietoja liikenneluvan myöntämistä tai uusimista varten.

Liikenteenharjoittajan on säilytettävä liikenneluvan alkuperäiskappale.

Liikenneluvan oikeaksi todistettu jäljennös on pidettävä mukana ajoneuvossa ⁽¹⁾. Ajoneuvoyhdistelmissä sen on oltava moottoriajoneuvossa. Se käsittää ajoneuvoyhdistelmän, vaikka perävaunua tai puoliperävaunua ei ole rekisteröity tai jos sille on annettu lupa liikenneluvan haltijan nimissä tapahtuvaan tieliikenteessä käyttöön tai jos ne on rekisteröity tai sille on annettu lupa tieliikenteessä käyttöön toisessa jäsenvaltiossa.

Liikennelupa on vaadittaessa esitettävä mille hyvänsä toimivaltaiselle tarkastusviranomaiselle.

Luvan haltijan on kunkin jäsenvaltion alueella noudatettava kyseisen valtion lakeja, asetuksia ja hallinnollisia määräyksiä, erityisesti niitä, jotka koskevat kuljetuksia ja liikennettä.

(¹) "Ajoneuvolla" tarkoitetaan jäsenvaltiossa rekisteröityä moottoriajoneuvoa tai ajoneuvoyhdistelmää, josta ainakin moottoriajoneuvo on rekisteröity jäsenvaltiossa ja joita käytetään yksinomaan tavaroiden kuljetukseen.

LIITE III

KULJETTAJATODISTUKSEN MALLI

EUROOPAN YHTEISÖ

(a)

(Väri Pantone Vaaleanpunainen selluloosapaperi — koko DIN A4; vähintään 100 g/m²)

(Todistuksen ensimmäinen sivu)

(laadittava todistuksen antavan jäsenvaltion yhdellä tai useammalla virallisella kielellä)

Todistuksen myöntäneen jäsenvaltion tunnus ⁽¹⁾

Toimivaltaisen viranomaisen tai elimen nimi

KULJETTAJATODISTUS N:o ...

yhteisön liikenneluvan nojalla toisen lukuun harjoitettavaa maanteiden tavaraliikennettä varten

(Maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä ... päivänä ... kuuta ... annettu asetus (uudelleenlaadittu toisinto) (EY) N:o .../2009)

Tällä todistuksella todistetaan, että asiakirjojen, jotka on esittänyt

(2)

perusteella seuraava kuljettaja:

Sukunimi ja etunimi:	
Syntymäaika ja -paikka:	Kansalaisuus:
Henkilötodistuksen tyyppi ja numero:	
myönnetty päivänä kuuta	(paikka)
Ajokortin numero:	
myönnetty päivänä kuuta	(paikka)
Henkilötunnus tai vastaava:	

⁽¹⁾ Jäsenvaltioiden kansainväliset tunnukset: (B) Belgia, (BG) Bulgaria, (CZ) Tšekki, (DK) Tanska, (D) Saksa, (EST) Viro, (IRL) Irlanti, (GR) Kreikka, (E) Espanja, (F) Ranska, (I) Italia, (CY) Kypros, (LV) Latvia, (LT) Liettua, (L) Luxemburg, (H) Unkari, (MT) Malta, (NL) Alankomaat, (A) Itävalta, (PL) Puola, (P) Portugali, (RO) Romania, (SLO) Slovenia, (SK) Slovakia, (FIN) Suomi, (S) Ruotsi, (UK) Yhdistynyt kuningaskunta.

⁽²⁾ Liikenteenharjoittajan nimi tai toiminimi ja täydellinen osoite.

on seuraavassa jäsenvaltiossa sovellettavien, kuljettajien työ- ja ammatillista koulutusta koskevia ehtoja koskevien lakien, asetusten tai hallinnollisten määräysten ja soveltuvin osin työehtosopimusten mukaisessa työsuhteessa kyseisessä jäsenvaltiossa sovellettavia sääntöjä noudattaen suorittaakseen kyseisessä jäsenvaltiossa maantiekuljetuksia:

..... (1)

Erityisiä huomautuksia:

.....

Tämä todistus on voimassa päivästä kuuta	päivään kuuta
Annettu	(paikka) päivänä kuuta
 (2)

(Todistuksen toinen sivu)

(Teksti todistuksen antavan jäsenvaltion yhdellä tai useammalla virallisella kielellä)

Yleiset säännökset

Tämä todistus annetaan maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä ... annetun asetuksen (EY) N:o .../2009 mukaisesti.

Todistuksessa todistetaan, että siinä mainittu kuljettaja on todistuksessa mainitussa jäsenvaltiossa sovellettavien, kuljettajien työ- ja ammatillista koulutuksen ehtoja koskevien lakien, asetusten tai hallinnollisten määräysten ja soveltuvin osin työehtosopimusten mukaisessa työsuhteessa kyseisessä jäsenvaltiossa sovellettavia sääntöjä noudattaen suorittaakseen kyseisessä jäsenvaltiossa maantiekuljetuksia.

Kuljettajatodistus kuuluu liikenteenharjoittajalle, joka antaa sen todistuksessa mainitun kuljettajan käyttöön tämän kuljettaessa ajoneuvoa⁽¹⁾, jolla suoritetaan kuljetuksia kyseiselle liikenteenharjoittajalle annettua yhteisön liikennelupaa käyttäen. Kuljettajatodistusta ei saa siirtää toiselle. Kuljettajatodistus on voimassa ainoastaan niin kauan kuin sen myöntämisedellytykset täyttyvät, ja liikenteenharjoittajan on palautettava se välittömästi sen myöntäneille viranomaisille, jos nämä edellytykset eivät enää täyty.

Kuljettajatodistuksen antaneen jäsenvaltion toimivaltainen viranomainen voi peruuttaa todistuksen, erityisesti jos todistuksen haltija:

- ei ole noudattanut kaikkia todistuksen käytön edellytyksiä;
- on antanut vääriä tietoja todistuksen myöntämistä tai sen uusimista varten.

Kuljetusyrityksen on säilytettävä oikeaksi todistettu jäljennös todistuksesta.

Alkuperäinen todistus on pidettävä mukana ajoneuvossa, ja kuljettajan on vaadittaessa esitettävä se toimivaltaiselle tarkastusviranomaiselle.

(1) Liikenteenharjoittajan sijoittautumisjäsenvaltion nimi.

(2) Todistuksen antavan toimivaltaisen viranomaisen tai elimen allekirjoitus ja leima.

(3) "Ajoneuvolla" tarkoitetaan jossakin jäsenvaltiossa rekisteröityä moottoriajoneuvoa tai ajoneuvojen yhdistelmää, joista ainakin moottoriajoneuvo on rekisteröity jäsenvaltiossa ja joita käytetään yksinomaan tavaroiden kuljetukseen.

LIITE IV

VASTAAVUUSTAUUKKO

Asetus (ETY) N:o 881/92	Asetus (ETY) N:o 3118/93	Direktiivi 2006/94/EY	Tämä asetys
1 artiklan 1 kohta			1 artiklan 1 kohta
1 artiklan 2 kohta			1 artiklan 2 kohta
1 artiklan 3 kohta			1 artiklan 3 kohta
Liite II		1 artiklan 1 ja 2 kohta, liite I; 2 artikla	1 artiklan 5 kohta
		2 artikla	1 artiklan 6 kohta
2 artikla			2 artikla
3 artiklan 1 kohta			3 artikla
3 artiklan 2 kohta			4 artiklan 1 kohta
3 artiklan 3 kohta			5 artiklan 1 kohta
4 artikla			
5 artiklan 1 kohta			4 artiklan 2 kohta
5 artiklan 2 kohta			4 artiklan 3 kohta
5 artiklan 3 kohta			4 artiklan 4 kohta
			4 artiklan 5 kohta
5 artiklan 4 kohta, liite I			4 artiklan 6 kohta
5 artiklan 5 kohta			4 artiklan 2 kohta
6 artiklan 1 kohta			5 artiklan 2 kohta
6 artiklan 2 kohta			5 artiklan 2 kohta
6 artiklan 3 kohta			5 artiklan 3 kohta
6 artiklan 4 kohta			5 artiklan 6 kohta
6 artiklan 5 kohta			5 artiklan 7 kohta
7 artikla			6 artikla
8 artiklan 1 kohta			7 artiklan 1 kohta
8 artiklan 2 kohta			7 artiklan 2 kohta
8 artiklan 3 kohta			12 artiklan 1 kohta
8 artiklan 4 kohta			12 artiklan 2 kohta
9 artiklan 1 ja 2 kohta			12 artiklan 6 kohta
	1 artiklan 1 kohta		8 artiklan 1 kohta
	1 artiklan 2 kohta		8 artiklan 4 kohta
	1 artiklan 3 ja 4 kohta		8 artiklan 5 kohta
	2 artikla		—

Asetus (ETY) N:o 881/92	Asetus (ETY) N:o 3118/93	Direktiivi 2006/94/EY	Tämä asetus
	3 artikla		—
	4 artikla		—
	5 artikla		—
	6 artiklan 1 kohta		9 artiklan 1 kohta
	6 artiklan 2 kohta		—
	6 artiklan 3 kohta		9 artiklan 2 kohta
	6 artiklan 4 kohta		—
	7 artikla		10 artikla
10 artikla			17 artiklan 1 kohta
11 artiklan 1 kohta	8 artiklan 1 kohta		11 artikla
11 artiklan 2 kohta			13 artiklan 1 kohta
11 artiklan 3 kohta			12 artiklan 4 kohta
11 a artikla			
	8 artiklan 2 ja 3 kohta		13 artiklan 2 kohta
	8 artiklan 4 kohdan ensimmäinen ja kolmas alakohta		
	8 artiklan 4 kohdan toinen alakohta		12 artiklan 4 kohta
	8 artiklan 4 kohdan neljäs ja viides alakohta		12 artiklan 5 kohta
	9 artikla		13 artiklan 3 kohta
12 artikla			18 artikla
13 artikla			
14 artikla	10 artikla		
	11 artikla		
15 artikla	12 artikla	4 artikla	19 artikla
		3 artikla	
		5 artikla	
		Liitteet II ja III	
Liite I			Liite II
Liite III			Liite III
	Liite I		
	Liite II		
	Liite III		
	Liite IV		

NEUVOSTON PERUSTELUT

I JOHDANTO

Komissio esitteli 25. toukokuuta 2007 ehdotuksen asetukseksi maanteiden kansainvälisen **tavaraliikenteen markkinoille** pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä (**uudelleenlaadittu toisinto**), joka on yksi kolmesta niin sanottuun maantieliikennepakettiin kuuluvasta ehdotuksesta ⁽¹⁾.

Euroopan parlamentti äänesti 21. toukokuuta 2008 ensimmäisen käsittelyn lausunnostaan.

Neuvosto vahvisti yhteisen kantansa 9. tammikuuta 2009 Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 251 artiklan mukaisesti.

Neuvosto otti käsittelyssään huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnot. Alueiden komitea päätti olla antamatta lausuntoa kolmesta maantieliikennepakettiin kuuluvasta ehdotuksesta.

II YHTEISEN KANNAN ERITTELY

1. Yleistä

Eurooppa-neuvoston hyväksyttyä keväällä 2007 ”**päätelmät liikennealan merkityksestä Lissabonin strategialle**” komissio päätti tehdä ehdotuksia liikennöitsijän ammattiin pääsyä ja kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyä sekä kansainvälisen linja-autoliikenteen markkinoille pääsyä koskevan nykyisen lainsäädännön tarkistamiseksi tarkoituksena muun muassa sen varmistaminen, että hallinnollinen kuormitus on asianmukainen ja oikeasuhtainen. Yleensä ottaen näillä uusilla ehdotuksilla pyritään nykyaikaistamaan, korvaamaan ja yhdistämään maantieliikennöitsijöitä ja maantieliikenteen markkinoille pääsyä koskevia säännöksiä.

Asetusehdotuksella maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä pyritään, sellaisena kuin komissio on sen esittänyt, oikeudenmukaisempaan kilpailuun tekemällä näistä säännöistä paremmin vertailukelpoisia, johdonmukaisempia ja mahdollisia valvoa. Se kannustaa myös ajoneuvojen kuormien optimointiin kansainvälisillä matkoilla, mikä vähentää osaltaan kuljetusten ympäristövaikutuksia.

Neuvoston sopimassa yhteisessä kannassa vahvistetaan säännöt kansainvälisille tavaraliikennemarkkinoille pääsystä. Siinä konsolidoidaan, yhdistetään ja muutetaan huomattavasti yhteisön voimassa olevaa lainsäädäntöä antamalla yksinkertainen ja selkeä kabotaasin määritelmä, jonka soveltaminen on valvottavissa. Siinä myös yksinkertaistetaan yhteisön liikenneluvan, oikeaksi todistettujen jäljennösten ja kuljettajatodistusten yhdenmukaistettua muotoa. Siinä säädetään erityisesti yhteisön liikenneluvan voimassaoloajoista ja noudattamisen valvonnasta ja annetaan luettelo turvaominaisuuksista näiden asiakirjojen muuntelun ja väärentämisen välttämiseksi. Lisäksi yhteisessä kannassa vahvistetaan nykyisiä säännöksiä jäsenvaltioiden välisestä tietojenvaihdosta ja keskinäisestä avusta sekä rangaistuksista, toisin sanoen rikkomisista määrätävistä seuraamuksista sijoittautumisjäsenvaltiossa ja vastaanottavassa jäsenvaltiossa. Siinä myös veloitetaan jäsenvaltioita merkitsemään maantiekuljetusyrityksiä koskevaan kansalliseen rekisteriinsä kaikki sen omien liikennöitsijöiden vakavat rikkomiset, jotka ovat johtaneet seuraamuksiin. Yhteisessä kannassa myös veloitetaan komissio arvioimaan vuoden 2013 lopulla julkistettavassa kertomuksessa, onko tiettyjen sääntöjen (kuten noudattamisen valvonnan ja tienkäyttömaksujen) yhdenmukaistaminen edistynyt niin paljon, että kotimaisia kuljetusmarkkinoita voidaan avata lisää, myös kabotaasiliikenteelle.

⁽¹⁾ Muut kaksi lainsäädäntöehdotusta ovat:

- ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi maanteiden liikenteenharjoittajan ammatin harjoittamiseksi täytettäviä edellytyksiä koskevista yhteisistä säännöistä (10114/1/07 TRANS 194 CODEC 602 + REV1 (en, fr, de)) ja
- ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi linja-autoliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä (uudelleenlaadittu) (10102/2/07 TRANS 191 CODEC 601 + REV 2 (en, fr, de)).

2. Keskeiset poliittiset kysymykset

i) Yhteisön liikennelupa ja kuljettajatodistus

Komission ehdotuksessa kaavaillaan viideksi vuodeksi myönnettävää yhteisön liikennelupaa, joka on uusittavissa. Lisäksi siinä veloitetaan jäsenvaltioita merkitsemään liikenneluvan sarjanumerot ja oikeaksi todistetut jäljennökset liikennöitsijän ammatin harjoittamiseksi täytettäviä edellytyksiä koskevan asetus-ehdotuksen mukaiseen sähköiseen maantiekuljetusyrityksiä koskevaan luetteloon.

Neuvosto hyväksyy yhteisessä kannassaan yhteisön liikenneluvan osalta joustavamman lähestymistavan ja pidemmän voimassaolon, koska edellä mainittu rekisteri mahdollistaa kuljetusyrityksen sen hetkisen tilanteen välittömän tarkistuksen. Yhteisessä kannassa pidennetään tämän takia uusittavan yhteisön liikenneluvan voimassaoloaikaa korkeintaan kymmeneen vuoteen, otetaan käyttöön valvonnan käsittävä sääntelymenettely (komiteamenettely), jolla huolehditaan yhteisön liikenneluvan voimassaoloajan tarvittavista mukautuksista, ja muutetaan myös vastaavasti säännöksiä, jotka koskevat liikenneluvan myöntämis- ja uusimisedellytysten täyttymisen tarkistamista.

Kuljettajatodistuksen myöntämisen osalta neuvosto päätti lisätä yhteiseen kantaansa viittauksen direktiiviin 2003/109/EY pitkään oleskelleiden kolmansien maiden kansalaisten asemasta (5 artiklan 1 kohdan b alakohta ja 5 artiklan 2 kohta). Kuljettajatodistuksen sarjanumeron kansalliseen sähköiseen rekisteriin tallentamisen osalta yhteinen kanta poikkeaa komission ehdotuksesta ja jättää tämän säännöksen vapaaehtoiseksi (5 artiklan 5 kohta).

Näiden asiakirjojen mahdollisen väärentämisen estämiseksi neuvosto päätti muuttaa I ja II liitettä lisämallilla useita turvaominaisuuksia, joista vähintään kahta on käytettävä asiakirjoissa. Euroopan parlamentti päätti omaksua komission lähestymistavan eikä hyväksynyt tätä kysymystä koskevia tarkistuksia.

ii) Kabotaasi

Kabotaasin väliaikaisen luonteen selventämiseksi alkuperäisessä komission ehdotuksessa otetaan tästä käsitteestä käyttöön uusi määritelmä, jossa rajoitetaan kabotaasikuljetusten lukumäärä korkeintaan kolmeen seitsemän päivän kuluessa kansainvälisestä tavarakuljetuksesta. Näiden rajoitusten tarkoituksena on helpottaa noudattamisen valvontaa, sillä asiaankuuluvat tiedot voidaan saada kaikessa kansainvälisessä liikenteessä käytettävistä CMR-rahtikirjoista. Kattavuuden vuoksi komission ehdotuksen asianmukaisessa artiklassa on myös tiedot, jotka olisi oltava asiakirjoissa ja saatavilla ajoneuvossa.

Neuvosto seuraa yhteisessä kannassaan komission ehdotusta, mutta jotta vältettäisiin ajoneuvojen kuljetaminen tyhjinä yhteisön teillä, siihen on lisätty vielä säännös, jonka mukaan liikennöitsijät saavat harjoittaa kabotaasiliiikennettä kauttakulkujäsenvaltioissa. Tällaiset kuljetukset rajataan yhteen kuljetukseen kauttakulkujäsenvaltiota kohden kolmen päivän kuluessa ajoneuvon saapumisesta tyhjiillään tämän jäsenvaltion alueelle. Kuljetusten kokonaisuus määrää rajataan kuitenkin edelleen kolmeen seitsemän päivän kuluessa. Tällainen laajempi lähestymistapa antaa yhteisön liikennöitsijöille enemmän joustovaraa alkuperäisessä komission ehdotuksessa asetetuissa puitteissa ja samalla siinä rajoitetaan valvomatonta kabotaasiliiikennettä ja edistetään ympäristön suojelua vähentämällä ajoneuvojen ajamista tyhjinä.

Neuvoston yhteisessä kannassa otetaan myös uudelleen käyttöön joitakin tällä hetkellä voimassa olevia turvatoimenpiteitä, joiden nojalla jäsenvaltiot voivat komission luvalla ottaa käyttöön suoja-toimenpiteitä, jos kabotaasiliikenne aiheuttaa kansallisilla kuljetusmarkkinoilla jollain maantieteellisellä alueella vakavia häiriöitä tai pahentaa niitä.

Neuvosto päätti yhteisessä kannassaan myös velvoittaa komission arvioimaan yhteisön maantieliikenne-markkinoiden tilanteesta annettavassa kertomuksessa, onko tiettyjen sääntöjen yhdenmukaistamisessa (soveltamisen valvonta ja tienkäyttömaksut) edetty niin, että voidaan avata edelleen kansallisia kuljetusmarkkinoita kabotaasiliikenne mukaan luettuna. Kertomukseen sisältyisi myös analyysi markkinatilanteesta ja ammatissa sovellettavien palvelussuhteen ehtojen kehittämisestä. Kertomus on esitettävä vuoden 2013 loppuun mennessä.

Myös Euroopan parlamentti hyväksyi komission ehdotuksen kolmen peräkkäisen kabotaasikuljetuksen sallimisesta seitsemän päivän kuluessa. Se hyväksyi kuitenkin lisäksi säännöksen, jonka mukaan sallitaan kabotaasikuljetukset läpikuljajäsenvaltioissa ajoneuvon kotimatalla edellyttäen, että lyhyin kotimatka kulkee tämän jäsenvaltion kautta ja että noudatetaan seitsemän päivän rajoitusta. Lisäksi Euroopan parlamentti päätti vielä ottaa uudelleen käyttöön turvatoimenpiteet, jos kabotaasiliikenne aiheuttaa kansallisilla kuljetusmarkkinoilla vakavia häiriöitä tai pahentaa niitä.

Euroopan parlamentti hyväksyi myös säännöksiä, joiden mukaan jäsenvaltiot voivat tehdä kahdenvälisiä sopimuksia vähemmän rajoittavasta lähestymistavasta kabotaasiliikenteeseen ja kabotaasin sallimisesta osittaisen lastin purkamisen jälkeen, ja säännöksiä, joissa edellytetään, että otetaan käyttöön yhteinen yhtenäinen rahtikirjan malli, joka olisi voimassa koko Euroopan unionin alueella kaikessa tavaraliikenteessä kabotaasiliikenne mukaan lukien.

Vastoin neuvoston ja komission omaksumaa lähestymistapaa Euroopan parlamentti äänesti sen puolesta, että kabotaasikuljetukset vapautettaisiin täydellisesti 1. tammikuuta 2014 alkaen.

iii) *Jäsenvaltioiden välinen yhteistyö*

Neuvosto päätti komission ehdotuksen mukaisesti ja kansallisten viranomaisten välisen tietojenvaihdon helpottamiseksi ja vahvistamiseksi sisällyttää yhteiseen kantaan säännöksen, jossa jäsenvaltiot veloitetaan vaihtamaan tietoja kansallisten yhteyspisteiden välityksellä. Neuvosto seurasi myös komission ehdotusta, jonka mukaan jäsenvaltiot veloitetaan merkitsemään maantiekuljetusyrityksiä koskevaan kansalliseen rekisteriinsä kaikki yhteisön tieliikennelainsäädännön vakavat rikkomiset, jotka ovat johtaneet seuraamuksiin. Lisäksi neuvosto päätti, että kansallisiin rekistereihin merkitään tiedot yhteisön liikenneluvan tai oikeaksi todistettujen jäljennösten peruuttamisesta määrääjäksi tai kokonaan. Viimeksi mainitut tiedot säilytetään tietokannassa kaksi vuotta.

Kansallisten yhteyspisteiden ja kansallisten rekistereiden perustamista koskevat säännökset sisältyvät myös asetusehdotukseen maantieliikennöitsijän ammattiin pääsystä.

Euroopan parlamentti päätti seurata komission ehdotusta eikä hyväksynyt tätä kysymystä koskevia tarkistuksia.

iv) *Rikkomisista aiheutuvat seuraamukset*

Komissio ehdottaa jäsenvaltioissa käytettävien nykyisten seuranta- ja valvontajärjestelmien yhtenäistämiseksi yhteisön liikenneluvan myöntämiseen ja peruuttamiseen oikeutettujen kansallisten viranomaisten valtuuksien ja keinojen lisäämistä. Asetusehdotuksessa veloitetaan tämän takia sijoittautumisjäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen antamaan liikennöitsijälle varoitus, jos liikennöitsijä rikkoo vakavasti tai vähäisemmin mutta toistuvasti tieliikennelainsäädäntöä. Tätä veloitetta sovelletaan myös tapauksissa, joissa liikennöitsijä on syyllistynyt rikkomiseen toisessa jäsenvaltiossa. Toisessa säännöksessä täsmennetään seuraamuksia, joita jäsenvaltio voi määrätä alueelleen sijoittautuneille liikennöitsijälle. Tällaisia seuraamuksia ovat erityisesti yhteisön liikenneluvan, sen oikeaksi todistettujen jäljennösten tai kuljettajatodistusten tilapäinen tai osittainen peruuttaminen. Jäsenvaltio voi asettaa seuraamukseksi myös liikennöitsijän liikenteestä vastaavan henkilön pätevyuden mitätöinnin tilapäisesti tai pysyvästi.

Neuvoston sopimassa yhteisessä kannassa seurataan suurelta osin komission lähestymistapaa vakaviin rikkomuksiin. Neuvosto päätti kuitenkin vastustaa varoituksen antamista ja sopi, että päätös toimintatavasta jätetään jäsenvaltioille. Lisäksi neuvosto päätti jättää toistuvien vähäisten rikkomusten arvioinnin jäsenvaltioiden päätettäväksi. Yhteisessä kannassa veloitetaan myös liikennöitsijän sijoittautumisjäsenvaltioiden toimivaltaisia viranomaisia ilmoittamaan sen jäsenvaltion toimivaltaiselle viranomaiselle, jossa rikkomus todettiin, onko siitä määrätty seuraamuksia ja mitä. Tämä ilmoitus on tehtävä kahden kuukauden kuluessa asiaa koskevasta lopullisesta päätöksestä.

Muun kuin jäsenvaltiosta olevan liikennöitsijän tekemän vakavan rikkomisen toteamiseksi alkuperäisessä komission ehdotuksessa otetaan lisäksi käyttöön uusi menettely, jota jäsenvaltion on noudatettava. Jäsenvaltiolla on kuukausi aikaa ilmoittaa tiedot (muodossa, johon sovelletaan tiettyjä vähimmäisvaatimuksia), ja se voi pyytää sijoittautumisjäsenvaltiota määräämään hallinnollisia seuraamuksia. Liikennöitsijän sijoittautumisjäsenvaltiolla on kolme kuukautta aikaa ilmoittaa toiselle jäsenvaltiolle seurantatoimista.

Tämä säännös on otettu neuvoston yhteiseen kantaan, mutta siinä annetaan kaksi kuukautta aikaa ilmoittaa seurantatoimista. Neuvoston yhteisessä kannassa ei veloiteta liikennöitsijän sijoittautumisjäsenvaltiota ilmoittamaan seurantatoimista.

Myös Euroopan parlamentti oli toistuvia vähäisempiä rikkomisia koskevien säännösten sisällyttämistä vastaan. Lisäksi se äänesti säännöksen puolesta, jonka mukaan on mahdollista määrätä seuraamukseksi sakkorangaistus.

3. Muita Euroopan parlamentin tekemiä tarkistuksia

Neuvoston yhteiseen kantaan sisällytettiin kokonaan tai periaatteessa tarkistukset, jotka koskevat postin-kuljetusta koskevan poikkeuksen muutettua määritelmää ja kansainvälisestä kuljetuksesta kabotaasikuljetusten yhteydessä esitettävää todistetta koskevia yksityiskohtia.

Tarkistukset, joita ei ole sisällytetty yhteiseen kantaan koskevat seuraavaa:

- johdanto-osan kappale, joka liittyy yhdistettyjä kuljetuksia koskevaan direktiiviin 92/106/ETY
- lisäys kabotaasin määritelmään
- 1 päivän tammikuuta 2009 vahvistaminen asetuksen soveltamisen alkamispäiväksi
- viittaus direktiiviin työntekijöiden lähettämisestä sääntönä, jota sovellettaisiin kabotaasiliikenteeseen
- jäsenvaltioiden mahdollisuus säännellä kolmansien maiden välistä liikennettä.

III PÄÄTELMÄT

Neuvosto on yhteistä kantaa vahvistaessaan ottanut kaikilta osin huomioon komission ehdotuksen ja Euroopan parlamentin ensimmäisen käsittelyn lausunnon. Euroopan parlamentin ehdottamien tarkistusten osalta neuvosto toteaa, että huomattava osa tarkistuksista sisältyy jo sen yhteiseen kantaan sisältönsä puolesta osittain tai kokonaan.

Merkittävemmän erimielisyyden, kabotaasimarkkinoiden vapauttamispäivän vahvistamisen osalta neuvosto katsoo, että sen omaksuma lähestymistapa antaa tasapainoisen ja asianmukaisen vastauksen.
