



EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 31.5.2017
COM(2017) 281 final

2017/0123 (COD)

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS,

**millega muudetakse määrust (EÜ) nr 1071/2009 ja määrust (EÜ) nr 1072/2009
eesmärgiga kohandada neid valdkonnas toimunud arengutega**

(EMPs kohaldatav tekst)

{ SWD(2017) 194 final }

{ SWD(2017) 195 final }

SELETUSKIRI

1. ETTEPANEKU TAUST

• Ettepaneku põhjused ja eesmärgid

Autoveo-ettevõtja tegevusalal tegutsemist käsitlev määrus (EÜ) nr 1071/2009¹ ja rahvusvahelisele autoveoturule juurdepääsu käsitlev määrus (EÜ) nr 1072/2009² (edaspidi „määrus (EÜ) nr 1071/2009“, „määrus (EÜ) nr 1072/2009“ või „määrused“) võeti vastu osana meetmetest, mille eesmärk oli ajakohastada autoveo-ettevõtja tegevusalale lubamise ja rahvusvahelisele autoveoturule juurdepääsu eeskirju.

Üldise eesmärgina toetatakse määrustega autoveo ühtse turu head toimimist, selle tõhusust ja konkurentsivõimet.

Määruses (EÜ) nr 1071/2009 on kehtestatud nõuded, millele ettevõtjad peavad vastama, et saada juurdepääs autoveo-ettevõtja tegevusalale (sõitjate ja kaupade vedamiseks). Selles on kehtestatud ka sätted liikmesriikidepoolseks reguleerimiseks ja täitmise tagamiseks.

Määruses (EÜ) nr 1072/2009 on kehtestatud nõuded, millele peavad vastama ettevõtjad, kes kavatsevad tegutseda rahvusvahelisel autoveoturul ja lisaks koduturule ka muudel siseturgudel (kabotaaž). See sisaldab sätteid dokumentide kohta, mille registreerimisliikmesriik väljastab sellistele ettevõtjatele (ühenduse tegevusluba) ja samuti kolmandatest riikidest pärit juhtidele (juhitunnistus).

Aastatel 2014–2015³ tehti määruste järelhindamine ja leiti, et määrused on olnud ainult osaliselt tulemuslikud, et saavutada nendega seatud esialgne eesmärk luua turul sobivad konkurentsitingimused. Peamised raskused olid seotud eeskirjade puudustega ja nende täitmise tagamisega. Käesolev ettepanek, mis on õigusloome kvaliteedi ja tulemuslikkuse programmi (REFIT) raames tehtud algatus,⁴ on mõeldud ka nende puuduste parandamiseks.

• Kooskõla poliitikavaldkonnas praegu kehtivate õigusnormidega

Käesolev ettepanek on osa autoveoalaste õigusaktide ulatuslikumast käimasolevast läbivaatamisest. See on tihedalt seotud teiste kehtivate autoveoalaste õigusaktidega, eelkõige autovedudega seotud sotsiaalõigusnormidega (määrus (EÜ) nr 561/2006,⁵ direktiiv 2002/15/EÜ,⁶ direktiiv 2006/22/EÜ⁷ ja määrus (EL) nr 165/2014⁸). Ettepanekus väljapakutud turueeskirjade täitmise parem tagamine muudetakse seepärast kergemaks tänu olemasolevale koostoimele, mis omakorda aitab kauda sotsiaalõigusnormide täitmise tagamisele.

• Kooskõla muude liidu tegevuspõhimõtetega

Ettepanek aitab otseselt kaasa komisjoni praeguse koosseisu ühe prioriteedi saavutamisele, milleks on integreerituma ja õiglasema ühtse turu edendamine. Selle põhieesmärk on parandada veelgi autoveo ühtset turgu muudatustega, millega kavatsetakse kõrvaldada erinevuste põhjused ja tagada eeskirjade täitmise parem tagamine.

¹ ELT L 300, 14.11.2009, lk 51.

² ELT L 300, 14.11.2009, lk 72.

³ Komisjon avaldas komisjoni talituste töödokumendi koos selle hindamise tulemustega: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/swd20160350.pdf>

⁴ Komisjoni 2017. aasta tööprogrammi 2. lisas esitatud algatus nr 10.

⁵ ELT L 102, 11.4.2006, lk 1.

⁶ EÜT L 80, 23.3.2002, p. 35.

⁷ ELT L 102, 11.4.2006, lk 35.

⁸ ELT L 60, 28.2.2015, lk 1.

Ettepanek vastab REFITi eesmärgile, suurendades tõhusust ning vähendades ettevõtete haldus- ja regulatiivset koormust. Samuti annab see liikmesriikidele võimaluse vähendada teatavaid ebavajalikke eeskirjade täitmise tagamisega seotud rakenduskulusid.

2. ÕIGUSLIK ALUS, SUBSIDIAARSUS JA PROPORTSIONAALSUS

• Õiguslik alus

Määruste ja muudatusettepaneku õiguslik alus on Euroopa Liidu toimimise lepingu (edaspidi „ELi toimimise leping“) artikli 91 lõige 1 (varem EÜ asutamislepingu artikkel 71). See artikkel on aluseks selliste ELi õigusaktide vastuvõtmisele, milles on eelkõige sätestatud järgmine: i) ühised eeskirjad, mida kohaldatakse rahvusvahelise veo suhtes, mis kulgeb liikmesriigi territooriumile või sealt välja läbi ühe või mitme liikmesriigi territooriumi (ELi toimimise lepingu artikli 91 lõike 1 punkt a); ii) tingimused, mille alusel võivad mitteresidendist vedajad osutada veoteenuseid liikmesriigis (ELi toimimise lepingu artikli 91 lõike 1 punkt b).

• Subsidiaarsus

EL ja liikmesriigid jagavad veovaldkonna reguleerimisel pädevust vastavalt ELi toimimise lepingu artikli 4 lõike 2 punktile g. Olemasolevaid eeskirju saab muuta üksnes liidu seadusandja.

Lisaks on täitmise tagamisega seotud liikmesriikide tavade ja nõrkuste erinevused kahjulikud ühtse turu toimimisele ja need on lahutamatu seotud ühtlustamise puudustega ning seepärast saab nendega edukalt tegeleda üksnes liit.

• Proportsionaalsus

Vastavalt mõju hindamise aruande punktile 6.3 on poliitikaettepanek proportsionaalne kindlaks tehtud probleemidega ja ei lähe nende lahendamiseks vajalikust kaugemale. Väikestele ja keskmise suurusega ettevõtjatele ei avalda kavandatud poliitikameetmed ebaproportsionaalset mõju. Ettepaneku peamine eesmärk on olemasoleva õigusraamistiku lihtsustamine ja selgitamine ning rangemate täitmise tagamise nõuete kehtestamine ning see ei tekita huvitatud pooltele täiendavaid regulatiivseid nõudeid, mis ei oleks kindlaks tehtud probleemidega proportsionaalne.

• Vahendi valik

Kuna muudetavad õigusaktid on määrused, peaks neid muutev õigusakt olema põhimõtteliselt sama.

3. JÄRELHINDAMISE, SIDUSRÜHMADEGA KONSULTEERIMISE JA MÕJU HINDAMISE TULEMUSED

• Praegu kehtivate õigusaktide järelhindamine või toimivuse kontroll

Määruste kohta tehti järelhindamine⁹. Hindamist täiendati sõltumatu uuringuga¹⁰.

Täitmise tagamise puhul tehti kindlaks järgmised põhiprobleemid.

⁹ Vt joonealune märkus 3.

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

- Liikmesriigiti on kontrollitasemed erinevad ning seda eelkõige kutsealale juurdepääsuga ja ebaseaduslike kabotaažvedudega seotud stabiilse toimimise ja hea maine kriteeriumide osas.
- Puudub koostöö (vähemalt mõnede) liikmesriikide vahel, eriti kutsealale juurdepääsuga seotud stabiilse ja tõhusa toimimise kriteeriumide täitmise osas.

Muud eeskirjadega seotud puudused hõlmavad asjaolu, et mõned eeskirjad ei ole antud küsimuste puhul eriomased või jätavad sõnaselgelt ruumi liikmesriikide ühepoolsete meetmete jaoks; see kõik on toonud kaasa tavade erinevused, mis mõjutab negatiivselt ühtse turu toimimist.

- Stabiilse ja tõhusa toimimise määratlus ja mõiste „peamine tegevuskoht“ jätab paljud küsimused lahtiseks. Selle tulemusel on tekkinud erinevad tavad.
- Ajavahemik, mille jooksul hea maine ennistatakse, ei ole määruses (EÜ) nr 1071/2009 määratletud ega muul moel reguleeritud ning on liikmesriigiti väga erinev.
- Määruse (EÜ) nr 1071/2009 artikli 3 lõike 2 kohaldamisel kehtestavad mõned liikmesriigid lisatingimusi autoveo-ettevõtja tegevusalale juurdepääsu kohta.
- Kabotaaži käsitlevad sätted ei ole teatavates punktides konkreetseks ja see on kaasa toonud erinevused liikmesriikide tavades. Mõned liikmesriigid lubavad sama kabotaažveo raames mitut peale- ja mahalaadimist, teised aga mitte.

Määrus (EÜ) nr 1071/2009 jätab liikmesriikidele võimaluse kohaldada selle sätteid sõidukitele, mille lubatud täismass ei ületa 3,5 tonni (väikesed tarbesõidukid); see on võimaldanud eri liikmesriikidel kehtestada samade sõidukite kohta erinevaid nõudeid.

• **Konsulteerimine huvitatud isikutega**

Käesoleva ettepaneku ettevalmistamise käigus korraldatud konsultatsioonid huvitatud isikutega vastasid konsulteerimise miinimumnõuetele, mis on esitatud komisjoni 11. detsembri 2002. aasta teatises (KOM(2002) 704 (lõplik)).

Konsulteerimine hõlmas kaht liiki toiminguid – arvamuste ja andmete kogumist. Kasutati avatud ja suunatud konsulteerimismeetodeid ning mitmesuguseid konsulteerimisvahendeid.

Avatud konsultatsioonina korraldati 15. juunist kuni 15. septembrini 2016 internetipõhine avalik konsultatsioon. Põhieesmärk oli i) koguda lisateavet järelhindamise ajal tuvastatud probleemide olemasolu kohta, samuti teavet, mis võimaldab leitud probleemid kindlaks määrata, ii) küsida huvitatud isikute arvamust võimalike poliitikameetmete kohta ja iii) hinnata võimalike poliitikameetmete eeldatavat mõju. Komisjonile esitati 175 vastust: 23 vastust keskmise suurusega ja suurtelt ettevõtetelt (50 või enama töötajaga vedajad ja kaubasaatjad); 18 vastust väikeettevõtetelt (49 või vähema töötajaga vedajad ja kaubasaatjad); 17 vastust logistikasektori esindajatelt; 33 vastust autoveosektori töötajaid esindavatelt ühendustelt; 48 vastust autoveo-ettevõtjate ühendustelt; 18 vastust riiklikelt asutustelt ja asjaomastelt ühendustelt ning 18 vastust teistelt vastajatelt.

Lisaks saadi avaliku konsultatsiooni käigus 22 kirjalikku seisukohta mitmesugustelt huvitatud isikutelt, sealhulgas sektoriühendustelt, töötajate organisatsioonidelt, riiklikelt asutustelt, järelevalveorganisatsioonidelt, valitsusvälistelt organisatsioonidelt ja ekspertidelt.

Konsultatsioonidokument, saadud vastused ja nende vastuste kokkuvõte on kättesaadavad liikuvuse ja transpordi peadirektoraadi veebilehel „A road transport strategy for Europe“ ning komisjoni veebisaidil „Sinu hääl Euroopas“¹¹.

Suunatud konsulteerimine hõlmas järgmist:

- VKEde paneeluuringus keskenduti küsimustele, mis käsitlevad väikeste tarbesõidukite kasutamist autovedudel ja õigusraamistiku kohaldamisala laiendamisega (et see hõlmaks väikseid tarbesõidukeid) seotud poliitikameetmete võimalikku mõju. Kokku saadi 17 vastust ning vastajate hulgas oli seitse kaupade autoveo teenuste osutajat, kes kasutavad rendi või tasu eest veoste vedamiseks endale kuuluvaid või renditud sõidukeid; seitse firmat, kes kasutavad oma kaupade vedamiseks endale kuuluvaid või renditud sõidukeid (omal kulul tegutsevad ettevõtjad), ja kaheksa kaupade autoveo teenuste kasutajat.
- Ametiasutuste uuringuga sooviti saada riiklike asutuste seisukohti käesolevas dokumendis esitatud poliitikameetmete kohta seoses nende eeldatava mõjuga õigusraamistiku rakendamisele ja täitmise tagamisele ning andmeid või prognoose kulude kohta, mis võivad nende meetmetega asutustele kaasneda. Kokku saadi 18 vastust, millest 16 saadi liikmesriikidelt¹² ja üks Euro Contrôle Route'ilt.
- Vedajate uuringuga sooviti saada veoettevõtjatelt asjakohast teavet vedude kulude ja omaduste kohta, et kasutada seda mõju hindamisel (osana lähtestsenaariumist), ning samuti nende seisukohti ja prognoose kaalumisel olevate poliitikameetmetega seotud kulude või kokkuhoiu kohta. Vedajate uuringu käigus saadi vastused kokku 80 firmalt.
- Telefoniküsitluste käigus huvitatud isikutega (31 küsitlust riiklike ja rahvusvaheliste veoettevõtjatega ning asjaomaste ühenduste ja riiklike asutustega) sooviti saada üksikasjalik ülevaade huvitatud isikute arvamustest erinevate kaalumisel olevate meetmete kohta, andmeid või prognoose kulude kohta ja seisukohti võimalike raskuste kohta, mis võivad tekkida seoses iga meetmega.
- Käesoleva algatuse järelhindamise ja mõju hindamise käigus korraldati mitu sidusrühmade seminari, kohtumist ja muud üritust, millesse olid kaasatud ka sotsiaalpartnerid; komisjon osales ka mitmes sotsiaalpartnerite korraldatud algatuses.

Konsultatsiooni käigus kogutud teave kinnitas hindamisetapis kindlaks tehtud peamiste probleemide olemasolu ning sekkumise põhieesmärkide asjakohasust.

Konsultatsiooni käigus kindlaks määratud võimalike poliitikameetmete puhul toetati kindlalt täitmise tagamise tugevdamiseks ettenähtud meetmeid.

Kabotaažipiirangute muudatuste puhul olid reaktsioonid erinevad: mõned huvirühmad toetasid muudatusi ja teised väljendasid oma vastuseisu. Kõrgete palkadega liikmesriigid, keda toetavad ametiühingud, soosivad pigem kabotaažveoga seoses rangemaid eeskirju, samas kui madalate palkadega liikmesriigid, keda toetab suurem osa veoettevõtjate ühendusi, toetavad kabotaažieeskirjade täiendavat liberaliseerimist.

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

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

Ideele võtta vastu stabiilse toimimise aluseks olevate kriteeriumide tugevdamise meetmed reageeriti positiivselt. Mitme huvirühma arvates on vaja tagada, et vastavate eeskirjade alla kuulub üksnes reaalne tegevus asukohaliikmesriigis.

Väikeste tarbesõidukite lisamist määruste kohaldamisalasse pidas positiivseks meetmeks suurem osa huvitatud isikutest, kellega konsulteeriti.

- **Eksperdiarvamuste kogumine ja kasutamine**

2017. aasta aprillis lõpetatud järelhindamise aruande¹³ ja mõjuhinnanguga kaasneva uuringu koostamisele aitas kaasa välistöövõtja.

- **Mõjuhinnang**

Ettepanekule on lisatud mõjuhinnang, millele õiguskontrollikomitee on andnud positiivse hinnangu. Vastavalt mõjuhinnangu aruande 1. lisale esitati reservatsioonide suhtes üksikasjalikumad selgitused kindlaks tehtud probleemide ulatuse ja algatuse REFITi olemuse kohta, parandati poliitikavariantide ülesehitusega seotud põhjendusi ning selgitati põhjalikumalt käesoleva ettepaneku ja autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide algatuse vahelisi seoseid.

Kaaluti nelja poliitikapaketti, mis kajastavad reguleeriva sekkumise suurenemist ja millega kaasneb eeldatava mõju suurenemine. Esimeses poliitikapakettis keskenduti õigusraamistiku selgitamisele. Teised poliitikapakettid keskenduti täitmise tagamise tugevdamisele. Kolmandas poliitikapakettis keskenduti eeskirjade (eelkõige kabotaaži ja asutamise kohta) põhjalikule muutmisele lisaks esimese kahe poliitikapaketi hõlmatud meetmetele. Neljas poliitikapaketis käsitles määruste kohaldamisala laiendamist väikestele tarbesõidukitele.

Eelistatud variant on kombinatsioon kolmandast poliitikapakettist (koos kabotaažieskirjade ja asutamist käsitlevate sätete muudatustega) ja määruse (EÜ) nr 1071/2009 osalisest laiendamisest väikestele tarbesõidukitele.

Üldiselt on tegemist kõige tõhusama variandiga ja hinnanguliselt tähendaks see ettevõtete jaoks kokkuhoidu 2,7–5,2 miljardi euro ulatuses ELi 28 liikmesriigis aastatel 2020–2035. See vähendab eeldatavalt kabotaažieskirjade rikkumisi kuni 62 % ja varifirmade moodustamise riski ligikaudu 10 %, mis peaks mõjutama positiivselt töötingimusi. Samuti peaks see parandama väikesi tarbesõidukeid kasutavate ettevõtjate professionaalsust. Eelistatud variant toob aga riiklike asutuste jaoks kaasa rakendamise ja täitmise tagamise kulude suurenemise 65–166 miljoni euro ulatuses ELi 28 liikmesriigis aastatel 2020–2035. Määruse (EÜ) nr 1071/2009 osaline kohaldamine väikestele tarbesõidukitele tekitab ka ettevõtetele eeskirjade täitmisega seotud lisakulusid ehk tegevuskulud suurenevad ligikaudu 4–10 %.

Ettepanek on kooskõlas mõjuhinnangus esitatud eelistatud variandiga.

- **Õigusnormide toimivus ja lihtsustamine**

Ettepanekus peetakse kinni REFITi eesmärgist suurendada tõhusust ja vähendada ettevõtete regulatiivset koormust. See toimub peamiselt rahvusvaheliste vedude korral elektrooniliste veodokumentide kohustusliku aktsepteerimise abil täitmise tagamise eest vastutavate riiklike asutuste poolt ning kutsealale juurdepääsuga seotud selgemate ja ühtlustatavate eeskirjade kaudu. Kuigi täitmise tagamisest tulenevad riiklike asutuste kulud eeldatavalt suurenevad, on see kasv palju väiksema ulatusega kui ettevõtete saavutatav kokkuhoid ning põhjendatud

¹³Vt joonealune märkus 10.

sellega, et konkurentsitingimused paranevad, kabotaažieeskirjade rikkumised vähenevad, luuakse vähem varifirmasid ja paremad tööttingimused veosektori töötajatele.

- **Põhiõigused**

Ettepanekuga austatakse põhiõigusi ja järgitakse eeskätt Euroopa Liidu põhiõiguste hartas tunnustatud põhimõtteid. Niivõrd kui sellega nähakse ette täiendavate andmete lisamine riiklikesse autoveo-ettevõtjate elektroonilistesse registritesse ja nende andmete töötlemine riiklike asutuste poolt, on see kooskõlas harta artikliga 8, kuna kõnealused andmed on vajalikud selleks, et määruste sätteid riigisiselt ja piiriüleselt paremini jõustada.

4. MÕJU EELARVELE

Ettepanek ei mõjuta liidu eelarvet.

5. MUU TEAVE

- **Rakenduskavad ning järelevalve, hindamise ja aruandluse kord**

Teavet, mis on seotud väikeste tarbesõidukite levinud kasutamisega rendi või tasu eest veoste riigisisises ja rahvusvahelises vedamises, tuleb veelgi täiendada. Seepärast on vaja olukorda hoolikalt jälgida ja andmeid koguda, et järgida selles osas turusuundumusi. Selleks kombineeritakse riikidepoolset andmete kogumist ja liikmesriikide aruandlust. Olukorda tuleks hakata jälgima kohe pärast määruste jõustumist.

- **Ettepaneku sätete üksikasjalik selgitus**

Ettepaneku peamised üksikasjad on järgmised:

Määrus (EÜ) nr 1071/2009

Artikkel 1 – Sisu ja reguleerimisala

Kehtiva artikli 1 lõike 4 punktiga a jäetakse vedajad, kes kasutavad ainult väikseid tarbesõidukeid, määruse kohaldamisalast välja, kui liikmesriigid ei ole sätestanud teisiti (vt sissejuhatav lause). Selleks et tagada ühiseeskirjade kehtestamise teel väikeste tarbesõidukite sektori professionaalsemaks muutmise miinimumtase ja seeläbi ühtlustada ettevõtjatevahelisi konkurentsitingimusi, tehakse ettepanek kõnealune säte välja jätta ja muuta teatavad eeskirjad selle ettevõtjate kategooria jaoks kohustuslikuks.

Seepärast tehakse ettepanek lisada uus lõige 6, et jätta vedajad, kes kasutavad ainult väikseid tarbesõidukeid, välja määruse mõne, kuid mitte kõikide nõuete alt. Veokorraldaja, hea maine ja kutsealase pädevuse nõudeid ning nende nõuetega seotud kohustusi ei muudeta kohustuslikuks, kuid liikmesriigid säilitaksid võimaluse neid seni kohaldada. Seevastu tehakse ettepanek stabiilset ja tõhusat toimimist ning asjakohast finantssuutlikkust käsitlevate nõuete kohta, mida kohaldataks selliste vedajate suhtes kõikides liikmesriikides. Liikmesriikidevaheliste erinevuste ulatust vähendatakse vastavalt.

Artikkel 3 – Nõuded autoveo-ettevõtja tegevusalal tegutsemiseks

Tehakse ettepanek jätta välja lõige 2, millega siiani lubatakse kehtestada lisaks artikli 3 lõikes 1 sätestatud kriteeriumidele täiendavaid tingimusi tegevusalale juurdepääsuks. See võimalus on põhjutanud kutsealale juurdepääsu tingimuste suhtes erinevusi. Kuna see võimalus ei ole osutunud pakiliste vajaduste seisukohast vajalikuks, tuleks see kaotada.

Artikkel 5 – Asutamisnõuet käsitlevad tingimused

Tehakse ettepanek selgitada artiklis 5 sätestatud tingimusi, tagamaks et liikmesriigis asutatud ettevõtjad tegutsevad seal ka tegelikult ja pidevalt. Täpsemalt tehakse ettepanek järgmise kohta: punkti a lisatakse viide äri- ja töölepingutele, mida tuleb seepärast samuti hoida asukohaliikmesriigis asuvates ruumides; punkt c jagatakse punktideks c ja d, et eristada paremini haldus- ja äritegevust ning sõidukitega teostatavat vedu; lisatakse punkt e, millega nähakse ette, et ettevõtjad peavad omama varasid ja värbama töötajaid asukohaliikmesriigis proportsionaalselt ettevõtte tegevusega.

Artikkel 6 – Hea maine nõuet käsitlevad tingimused

Tehakse ettepanek mitme muudatuse tegemiseks artiklisse 6, et selgitada ja täiendavalt ühtlustada hea maine hindamist ja täiendada selliste rikkumiste loetelu, mis võivad viia hea maine kaotamiseni. Täpsemalt tehakse ettepanek järgmise kohta.

Muudetakse lõiget 1, et piiritleda nende inimeste kategooriaid, kelle tegevust tuleks ettevõtja hea maine hindamisel arvesse võtta. Kolmanda lõigu punkti a lisatakse täiendav alapunkt vii, et võtta veokorraldaja või veoettevõtja hea maine hindamisel arvesse riiklike maksueeskirjade raskeid rikkumisi. Kolmanda lõigu punkti b lisatakse täiendavad alapunktid xi ja xii, et võtta veokorraldaja või veoettevõtja hea maine hindamisel arvesse ELi eeskirjade ja lepinguliste kohustuste suhtes kohaldatava õiguse raskeid rikkumisi. Muudetakse artikli 6 lõiget 2, et täiendavalt täpsustada haldusmenetlusi, mida riiklike või ELi eeskirjade raske rikkumise toime pannud veoettevõtja või veokorraldaja asukohaliikmesriigi pädev asutus peab järgima, et teha kindlaks, kas asjaomane veoettevõtja või veokorraldaja on hea maine kaotanud või mitte. Artikli 6 lõike 2 varasem punkt b asendatakse uue lõikega 2a, milles täpsustatakse, et komisjonil on õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte, milles määratakse kindlaks liidu eeskirjade rikkumised, mis lisaks IV lisas esitatud rikkumistele võivad viia hea maine kaotamiseni. Sellega seoses tehakse ettepanek anda komisjonile volitused määratleda rikkumiste raskusaste ka vastavalt sellele, kui palju need võivad moonutada konkurentsi (see puudutab eelkõige kabotaažieskirju). Rikkumisi, mis tõenäoliselt halvendavad töötingimusi, tuleks nende kahjuliku mõju tõttu konkurentile käsitleda samamoodi¹⁴.

Artikkel 7 – Finantssuutlikkust käsitlevad tingimused

Tehakse ettepanek muuta lõiget 1, et sätestada konkreetsed, leebemad tingimused, mida peavad täitma vedajad, kes kasutavad ainult väikseid tarbesõidukeid. Tehakse ettepanek selgitada lõikes 2, milliste vahendite abil võivad ettevõtjad raamatupidamise aastaaruannete puudumisel oma finantssuutlikkust tõendada, et täitmise tagamise eest vastutavad asutused saaksid hinnata selle kriteeriumi täitmist eelkõige uute ettevõtjate puhul, kellel ei ole veel kinnitatud raamatupidamisaruandeid.

Artikkel 13 – Loa peatamise ja tühistamise kord

Artikli 13 lõike 1 punkti c muudatusega täpsustatakse pädevate asutuste seisukohta juhul, kui ettevõtjad ei täida enam finantssuutlikkuse nõuet. Ettevõtja peab ettenähtud tähtaja jooksul näitama, et finantssuutlikkuse nõuet täidetakse jälle (ega üksnes seda, et seda hakatakse täitma tulevikus).

Artikkel 14 – Veokorraldaja sobimatuks kuulutamine

Tehakse ettepanek täpsustada, et pärast hea maine kaotamist ei saa pädev asutus veokorraldaja head mainet taastada enne ühe aasta möödumist alates hea maine kaotamise kuupäevast (vt lõikele 1 lisatud uus lõik). Eesmärk on vältida selles suhtes suuri liikmesriikidevahelisi erinevusi.

¹⁴ Komisjonile jääb võimalus määratleda rikkumiste raskusaste vastavalt sellele, kui suur on nende poolt surma või tõsiste vigastuste põhjustamise oht.

Artikkel 16 – Riiklikud elektroonilised registrid

Tehakse ettepanek täpsustada lõikes 2, millist teavet peaksid riiklikud elektroonilised registrid sisaldama. See võimaldab kutsealale juurdepääsuga seotud eeskirjade täitmist paremini tagada.

Artikkel 18 – Liikmesriikidevaheline halduskoostöö

Tehakse ettepanek täiendavalt täpsustada liikmesriikidevahelise koostöö tingimusi. Eelkõige tehakse ettepanek kehtestada maksimaalne ajavahemik, mille jooksul liikmesriigid peavad vastama teiste liikmesriikide põhjendatud taotlustele, ja liikmesriikide kohustus teha kontrolle seoses nende territooriumil asutatud ettevõtjate asutamisega seotud kriteeriumide mittetäitmisega teiste liikmesriikide esitatud tõendite alusel.

Artikkel 26 – Aruanded

Tehakse ettepanek nõuda, et liikmesriigid edastaksid komisjonile teavet nende territooriumil väikseid tarbesõidukeid kasutavate vedajate tegevuse kohta (uus lõige 3). Uue kavandatava lõikega 4 nähakse ette, et komisjon esitab 2024. aasta lõpuks Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande riigisisel ja rahvusvahelisel autoveol väikesi tarbesõidukeid kasutavate ettevõtjate kohta ning hindab selle alusel, kas on vaja teha ettepanekuid täiendavate meetmete kohta.

IV lisa – Artikli 6 lõike 2 punktis a osutatud kõige raskemad rikkumised

Muudetakse lõike 1 punkti b, et viia see kooskõlla määrusega (EÜ) nr 561/2006, mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist,¹⁵ ja kõrvaldada selle rakendamisega seotud õiguskindlusetus.

Määrus (EÜ) nr 1072/2009

Artikkel 1 – Reguleerimisala

Lõikesse 1a lisatakse uus lõik, et selgitada, et tühjade konteinerite või kaubaaluste vedu tuleb käsitada kaupade veona rendi või tasu eest üksnes juhul, kui selle suhtes kohaldatakse kaubasaatja ja kaubasaaja vahelist veolepingut.

Artikkel 2 – Mõisted

Muudetakse punkti 6, selgitamaks et kabotaažvedu võib hõlmata mitut laadimiskohta, mitut kättetoimetamiskohta või mitut laadimis- ja kättesaamiskohta.

Artikkel 8 – Kabotaažveod – üldpõhimõte

Soovitakse teha järgmised muudatused.

Lõikest 2 jäetakse välja selliste kabotaažvedude maksimaalne arv, mida tohib teha vastuvõtvast liikmesriigis pärast saabuvat rahvusvahelist vedu, ja vähendatakse sellisteks kabotaažvedudeks kuluvate päevade maksimaalset arvu. Kooskõlas mõjuhinnangu järeldustega muudavad need muudatused eeskirjade täitmise tagamise kergemaks. Lõikest 3 jäetakse välja nõue esitada tõendid iga kabotaažveo kohta, kuna see muutub lõikesse 2 tehtava muudatuse tõttu ülearuseks. Uues kavandatavas lõikes 4a täpsustatakse, et tõendid kabotaažipiirangute järgimise kohta tuleb esitada teel toimuva kontrolli vältel ja võimaluse korral elektrooniliselt, lihtsustades seeläbi menetlusi ja kõrvaldades tõendite esitamise ajastamisega seotud õiguskindlusetus.

Artikkel 10 – Kaitsesätted

¹⁵ Vt joonealune märkus 5.

Tehakse ettepanek muuta artikli 15 kavandatud väljajätmisel artikli 10 lõiget 3, et ajakohastada viidet asjakohasele komiteemenetlusele.

Artikkel 10a – Kabotaažveod – kontrollisüsteemid

Lisatakse artikkel 10a, millega nõutakse, et liikmesriigid teeksid minimaalse arvu kontrolle seoses kabotaaži käsitlevate sätete järgimisega (st 2 % kabotaažvedudest alates 1. jaanuarist 2020 ja 3 % kabotaažvedudest alates 1. jaanuarist 2022). Samuti nähakse sellega ette, et liikmesriigid teeksid minimaalse arvu kooskõlastatud teeäärseid kontrolle aastas (3) seoses määruses sisalduvate kabotaaži käsitlevate sätetega.

Artikkel 14a – Vastutus

Tehakse ettepanek täpsustada, et kaubasaatjate ja ekspediitorite suhtes kohaldatakse karistusi, kui nad tellivad teadlikult veoteenuseid, millega kaasnevad määruse sätete rikkumised.

Artikkel 17 – Aruandlus

Tehakse ettepanek muuta lõikeid 1 ja 2, et täpsustada kuupäev, milleks liikmesriigid peavad komisjonile teatama ühenduse tegevuslubade, kinnitatud ära kirjade ja eelmisel kalendriaastal välja antud juhitunnistuste arvu. Selleks kuupäevaks on järgmise aasta 31. jaanuar. Uue kavandatava lõikega 3 nähakse ette, et liikmesriigid teatavad komisjonile eelmisel kalendriaastal tehtud kabotaažvedude kontrollide arvu.

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS,

millega muudetakse määrust (EÜ) nr 1071/2009 ja määrust (EÜ) nr 1072/2009 eesmärgiga kohandada neid valdkonnas toimunud arengutega

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 91 lõiget 1,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust,¹⁶

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust,¹⁷

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt

ning arvestades järgmist:

- (1) Määruste (EÜ) nr 1071/2009¹⁸ ja (EÜ) nr 1072/2009¹⁹ rakendamisest saadud kogemused on näidanud, et kõnealustes määrustes sätestatud eeskirjad pakkusid mitme küsimuse puhul paranemisruumi.
- (2) Seni, ja kui siseriiklikes õigusaktides ei ole sätestatud teisiti, ei kohaldata autoveo-ettevõtja tegevusalal tegutsemise eeskirju kaupade autoveo tegevusalal tegutsevate ettevõtjate suhtes, kes kasutavad ainult mootorsõidukeid või autoronge, mille lubatud täismass ei ületa 3,5 tonni. Nende ettevõtjate arv, kes tegelevad nii riigisisese kui ka rahvusvahelise veotegevusega, on suurenenud. Selle tulemusena on mitu liikmesriiki otsustanud kohaldada nende ettevõtjate suhtes määruses (EÜ) nr 1071/2009 sätestatud autoveo-ettevõtja tegevusalal tegutsemise eeskirju. Kõnealune säte tuleks välja jätta, et tagada kuni 3,5-tonnise lubatud täismassiga mootorsõidukeid kasutavas sektoris professionaalsemaks muutmise miinimumtase ühiseeskirjade kehtestamise teel ja seeläbi ühtlustada kõikide ettevõtjate vahelisi konkurentsitingimusi, samas kui ettevõtja stabiilset ja tõhusat toimimist ning asjakohast finantssuutlikkust käsitlevad nõuded tuleks muuta kohustuslikuks.
- (3) Praegu on liikmesriikidel õigus seada tingimuseks, et autoveo-ettevõtja tegevusalal tegutsemiseks tuleb täita lisaks määruses (EÜ) nr 1071/2009 täpsustatud nõuetele

¹⁶ ELT C , , lk .

¹⁷ ELT C , , lk .

¹⁸ Määrus (EÜ) nr 1071/2009, millega kehtestatakse ühiseeskirjad autoveo-ettevõtja tegevusalal tegutsemise tingimuste kohta ja tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 96/26/EÜ (ELT L 300, 14.11.2009, lk 51).

¹⁹ Määrus (EÜ) nr 1072/2009 rahvusvahelisele autoveoturule juurdepääsu käsitlevate ühiseeskirjade kohta (ELT L 300, 14.11.2009, lk 72).

täiendavad nõuded. See võimalus ei ole osutunud vajalikuks, et reageerida pakilistele vajadustele, ja on põhjutanud tegevusalale juurdepääsu suhtes erinevusi. Järelikult tuleks see tühistada.

- (4) Tuleb tagada, et liikmesriigis asutatud autoveo-ettevõtjad asuksid tegelikult ja jätkuvalt selles liikmesriigis ning juhiks seal oma tegevust. Seepärast ja kogemusi arvestades on vaja täpsustada stabiilset ja tõhusat toimimist käsitlevaid sätteid.
- (5) Niivõrd kui juurdepääs autoveo-ettevõtja tegevusalale sõltub asjaomase ettevõtja heast mainest, on vaja selgitusi seoses inimestega, kelle tegevust tuleb arvesse võtta; haldusmenetlustega, mida tuleb järgida, ja ooteaegadega, mis on seotud parandusmeetmetega, kui veokorraldaja on hea maine kaotanud.
- (6) Kuna riiklike maksueeskirjade rasked rikkumised võivad märkimisväärselt mõjutada ausa konkurentsi tingimusi autoveoturul, tuleks need lisada hea maine hindamise seisukohalt asjakohaste punktide hulka.
- (7) Kuna töötajate lähetamist käsitlevate liidu eeskirjade ja lepinguliste kohustuste suhtes kohaldatava õiguse rasked rikkumised võivad märkimisväärselt mõjutada autoveoturgu ja töötajate sotsiaalkaitset, tuleks need lisada hea maine hindamise seisukohalt asjakohaste punktide hulka.
- (8) Arvestades seda, kui oluline on aus konkurents turul, tuleks kõnealuse küsimusega seotud liidu eeskirjade rikkumisi võtta arvesse veokorraldajate ja veoettevõtjate hea maine hindamisel. Komisjoni volitusi määratleda asjakohaste rikkumiste raskusaste tuleks vastavalt selgitada.
- (9) Riikide pädevatel asutustel on olnud raskusi nende dokumentide kindlaksmääramisel, mida veoettevõtjad võivad oma finantssuutlikkuse tõendamiseks esitada, eelkõige raamatupidamise aastaaruannete puudumisel. Selgitada tuleks ka eeskirju, mis käsitlevad finantssuutlikkuse tõendamiseks nõutavaid tõendeid.
- (10) Autoveo-ettevõtja tegevusalal tegutsevatel ettevõtjatel, kes kasutavad ainult mootorsõidukeid või autoronge, mille lubatud täismass ei ületa 3,5 tonni, peaks olema minimaalne finantssuutlikkus, millega tagatakse, et neil on olemas vahendid vedude stabiilseks ja pikaajaliseks korraldamiseks. Kuna aga asjaomased veod on üldiselt piiratud suurusega, peaksid vastavad nõuded olema leebemad kui need, mida kohaldatakse ettevõtjate suhtes, kes kasutavad ettenähtust suurema massiga sõidukeid või autoronge.
- (11) Riiklikes elektroonilistes registrites sisalduv teave veoettevõtjate kohta peaks olema võimalikult täielik, et asjakohaste eeskirjade täitmise tagamise eest vastutavatel riiklikel asutustel oleks uuritavatest ettevõtjatest piisav ülevaade. Eelkõige peaks teave, mis käsitleb ettevõtjate käsutuses olevate sõidukite registreerimisnumbreid, nende palgatud töötajate arvu, nende riskiastet ja nende põhilist finantsteavet, võimaldama määruste (EÜ) nr 1071/2009 ja (EÜ) nr 1072/2009 sätteid riigisiselt ja piiriüleselt paremini jõustada. Seepärast tuleks riiklikke elektroonilisi registreid käsitlevaid eeskirju vastavalt muuta.
- (12) Määruse (EÜ) nr 1071/2009 IV lisas esitatud, igapäevase sõiduaja ületamisega seotud kõige raskemate rikkumiste määratlused ei ole vastavuses Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EÜ) nr 561/2006²⁰ sätestatud kehtiva asjakohase sättega. See

²⁰

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. märtsi 2006. aasta määrus (EÜ) nr 561/2006, mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist ja millega muudetakse nõukogu määrusi

vastuolu tekitab ebakindlust ja eri tavasid riikide ametiasutuste vahel ning põhjustab raskusi kõnealuste eeskirjade täitmise tagamisel. Seepärast tuleks seda määratlust selgitada, et tagada kahe määru vaheline kooskõla.

- (13) Vastuvõttavas liikmesriigis mitteresidendist vedajate poolt ajutiselt teostatavaid riigisiseseid vedusid („kabotaažveod“) käsitlevad eeskirjad peaksid olema selged, lihtsad ja nende täitmise tagamine kerge, säilitades samal ajal siiani saavutatud liberaliseerimise taseme.
- (14) Seepärast ning kontrollide lihtsustamiseks ja ebakindluse kõrvaldamiseks tuleks rahvusvahelistele vedudele järgnevate kabotaažvedude arvu piirang kaotada ning selliste vedude jaoks ettenähtud päevade arvu vähendada.
- (15) Selgitada tuleks, milliste vahendite abil saavad autoveo-ettevõtjad tõendada kabotaažvedusid käsitlevate eeskirjade täitmist. Selliste vahenditena tuleks käsitada elektroonilise veoteabe kasutamist ja edastamist, mis peaks lihtsustama asjakohaste tõendite esitamist ja nende käsitlemist pädevate asutuste poolt. Sel eesmärgil kasutatav formaat peaks tagama usaldusväärsuse ja autentsuse. Arvestades seda, et veo- ja logistikavaldkonnas kasutatakse üha rohkem tõhusat elektroonilist teabevahetust, on oluline tagada õigusraamistike sidusus ja sätted, mis käsitlevad haldusmenetluste lihtsustamist.
- (16) Rahvusvahelist vedu käsitlevate eeskirjade sihtrühm on veoettevõtjad, keda nende poolt toime pandud rikkumiste tagajärjed mõjutavad. Selleks et vältida kuritarvitamisi ettevõtjate poolt, kes tellivad lepingulisi veoteenuseid autoveo-ettevõtjatelt, peaksid liikmesriigid kehtestama karistused kaubasaatjatele ja ekspediitoritele juhuks, kui nad tellivad teadlikult veoteenuseid, millega kaasnevad määruse (EÜ) nr 1072/2009 sätete rikkumised.
- (17) Niivõrd kui käesoleva määrusega kehtestatakse ühtlustatuse tase teatavates valdkondades, mida siiani pole liidu õigusega ühtlustatud, eelkõige kui see puudutab väikeste tarbesõidukitega teostatavaid vedusid ja täitmise tagamise tavasid, ei suuda liikmesriigid selle eesmärgi ehk konkurentsitingimuste ühtlustamist ja täitmise tagamise parandamist piisaval määral saavutada ning neid oleks seatud eesmärkide olemuse ja autovedude piiriülese olemuse tõttu parem saavutada liidu tasandil. Seega võib liit võtta vastu meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev määrus nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale.
- (18) Selleks et võtta arvesse turumuutusi ja tehnika arengut, tuleks komisjonile anda õigus võtta Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 290 kohaselt vastu õigusakte, et parandada määruse (EÜ) nr 1071/2009 I, II ja III lisa; täiendada kõnealust määrust, koostades loetelu selliste raskete rikkumiste kategooriatest, liikidest ja raskusastmetest, mis lisaks määruse (EÜ) nr 1071/2009 IV lisas esitatud rikkumistele võivad viia hea maine kaotamiseni, ning muuta määruse (EÜ) nr 1072/2009 I, II ja III lisa. On eriti oluline, et komisjon viiks oma ettevalmistava töö käigus läbi asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil, ja et kõnealused konsultatsioonid toimuksid kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelise parema õigusloome kokkuleppes²¹ sätestatud põhimõtetega. Eelkõige selleks, et tagada

(EMÜ) nr 3821/85 ja (EÜ) nr 2135/98 ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 3820/85 (ELT L 102, 11.4.2006, lk 1).

²¹

ELT L 123, 12.5.2016, lk 1.

delegeeritud õigusaktide ettevalmistamises võrdne osalemine, peaksid Euroopa Parlament ja nõukogu saama kõik dokumendid liikmesriikide ekspertidega samal ajal ning nende ekspertidel peaks olema pidev juurdepääs komisjoni eksperdirühmade koosolekutele, millel arutatakse delegeeritud õigusaktide ettevalmistamist.

- (19) Määrust (EÜ) nr 1071/2009 ja määrust (EÜ) nr 1072/2009 tuleks seetõttu vastavalt muuta,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Määrust (EÜ) nr 1071/2009 muudetakse järgmiselt.

- (1) Artiklit 1 muudetakse järgmiselt:

- (a) lõiget 4 muudetakse järgmiselt:

i) punkt a jäetakse välja;

ii) punkt b asendatakse järgmisega:

„b) ettevõtjate suhtes, kes osutavad sõitjate autoveo teenuseid ainult mitteärilisel eesmärgil või kelle põhitegevus ei ole sõitjate autovedu.

Igasugust autovedu, mille eest ei saada tasu ja mis ei anna sissetulekut, nagu inimeste vedu heategevuslikul eesmärgil, või mis on ette nähtud üksnes isiklikuks kasutuseks, tuleb käsitada üksnes mitteärilisel eesmärgil teostatava veona.“;

- (b) lisatakse lõige 6:

„6. Artikli 3 lõike 1 punkte b ja d ning artikleid 4, 6, 8, 9, 14, 19 ja 21 ei kohaldata kaupade autoveo tegevusalal tegutsevate ettevõtjate suhtes, kes kasutavad ainult mootorsõidukeid või autoronge, mille lubatud täismass ei ületa 3,5 tonni.

Liikmesriigid võivad siiski:

- (a) nõuda, et kõnealused ettevõtjad kohaldaksid mõningaid või kõiki esimeses lõigus osutatud sätteid;

- (b) vähendada esimeses lõigus osutatud piirmäära kõigi või mõnede autoveoliikide puhul.“

- (2) Artikli 3 lõige 2 jäetakse välja.

- (3) Artiklit 5 muudetakse järgmiselt:

- (a) punkt a asendatakse järgmisega:

„a) omama ruume, kus on hoiul tema põhilised äridokumendid, eelkõige tema ärirepingud, raamatupidamisdokumendid, personalijuhtimisega seotud dokumendid, töölepingud, sõiduaja ja puhkeaja kohta andmeid sisaldavad dokumendid ning kõik muud dokumendid, millele pädev asutus peab juurde pääsema, et kontrollida käesoleva määrusega ettenähtud tingimuste täitmist;“

- (b) punkt c asendatakse järgmisega:

„c) juhtima tõhusalt ja pidevalt oma haldus- ja äritegevust asjakohaste haldusvahendite abil selles liikmesriigis paiknevates ruumides;“

(c) lisatakse punkt d:

„d) haldama punktis b osutatud sõidukitega teostatavat vedu selles liikmesriigis paiknevate asjakohaste tehniliste vahendite abil;“

(d) lisatakse punkt e:

„e) omama varasid ja värbama töötajaid proportsionaalselt ettevõtte tegevusega.“

(4) Artiklit 6 muudetakse järgmiselt:

(a) lõiget 1 muudetakse järgmiselt:

i) teine lõik asendatakse järgmisega:

„Kui liikmesriigid teevad kindlaks, kas ettevõtja täidab nimetatud nõuet, võtavad nad arvesse ettevõtja, tema veokorraldajate, tegevdirektorite, partnerluse korral täisosanike, muude seaduslike esindajate ja liikmesriigi poolt määratavate asjakohaste isikute tegevust. Käesolevas artiklis viitamine süüdimõistmistele, karistustele või rikkumistele hõlmab ettevõtja enda, tema veokorraldajate, tegevdirektorite, partnerluse korral täisosanike, muude seaduslike esindajate ja liikmesriigi poolt määratud asjakohaste isikute süüdimõistmisi, karistusi või rikkumisi.“;

ii) kolmanda lõigu punkti a lisatakse alapunkt vii:

„vii) maksuõigus.“;

iii) kolmanda lõigu punkti b lisatakse alapunktid xi ja xii:

„xi) töötajate lähetamist;

xii) lepinguliste kohustuste suhtes kohaldatavat õigust.“;

(b) lõige 2 asendatakse järgmisega:

„2. Lõike 1 kolmanda lõigu punkti b kohaldamisel, kui veokorraldaja või veoettevõtja on ühes või enamas liikmesriigis süüdi mõistetud raskes kuriteos või talle on määratud karistus IV lisas esitatud liidu eeskirjade kõige raskemate rikkumiste eest, viib asukohaliikmesriigi pädev asutus asjakohaselt ja õigeaegselt läbi haldusmenetluse, mis vajaduse korral hõlmab asjaomase ettevõtja valduste kohapealset kontrolli.

Vastavalt olukorrale on veoettevõtja veokorraldajal või muudel seaduslikel esindajatel õigus esitada haldusmenetluse käigus omapoolseid märkusi ja selgitusi.

Haldusmenetluse käigus hindab pädev asutus seda, kas konkreetsete asjaolude tõttu kujutaks hea maine kaotamine endast antud juhul ebaproportsionaalset meedet. Selle hindamise puhul võtab pädev asutus arvesse lõike 1 kolmandas lõigus osutatud riiklike ja liidu eeskirjade raskete rikkumiste arvu, samuti IV lisas esitatud liidu eeskirjade kõige raskemate rikkumiste arvu, mille eest veokorraldaja või veoettevõtja on süüdi mõistetud või talle karistus määratud. Igat sellist järeldust tuleb nõuetekohaselt põhjendada ja õigustada.

Kui pädev asutus leiab, et hea maine kaotamine oleks ebaproportsionaalne, otsustab ta, et asjaomase ettevõtja maine on jätkuvalt hea. Sellise otsuse

põhjendused kantakse riiklikku registrisse. Selliste otsuste arv märgitakse artikli 26 lõikes 1 osutatud aruandesse.

Kui pädev asutus leiab, et hea maine kaotamine ei oleks ebasproportsionaalne, viib süüdimõistmine või karistus hea maine kaotamiseni.“;

(c) lisatakse lõige 2a:

„2a. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 24 vastu delegeeritud õigusakte, koostades loetelu lõike 1 kolmanda lõigu punktis b osutatud liidu eeskirjade raskete rikkumiste kategooriatest, liikidest ja raskusastmetest, mis lisaks IV lisas esitatud rikkumistele võivad viia hea maine kaotamiseni. Liikmesriigid võtavad nimetatud rikkumisi käsitlevat teavet, sealhulgas teistelt liikmesriikidelt saadud teavet arvesse artikli 12 lõike 1 kohaste kontrollidega seotud prioriteetide seadmisel.

Sel eesmärgil komisjon

- a) kehtestab kõige sagedamini esinevate rikkumiste kategooriad ja liigid;
- b) määratleb rikkumiste raskusastme vastavalt sellele, kui suur on nende poolt surma või tõsiste vigastuste põhjustamise oht ja kui palju need võivad moonutada konkurentsi autoveoturul, sealhulgas halvendada veosektori töötajate töötingimusi;
- c) määrab kindlaks rikkumiste sageduse, mille ületamisel loetakse korduvad rikkumised raskemateks rikkumisteks, võttes arvesse veokorraldaja juhitud veotegevuses kasutatavate juhtide arvu.“

(5) Artiklit 7 muudetakse järgmiselt:

(a) lõike 1 esimene lõik asendatakse järgmisega:

„Artikli 3 lõike 1 punktis c sätestatud nõude täitmiseks suudab ettevõtja eelarveaasta jooksul pidevalt täita oma finantskohustusi. Ettevõtja tõendab audiitori või nõuetekohaselt akrediteeritud isiku poolt kinnitatud raamatupidamise aastaaruannetega, et tema käsutuses on igal aastal omakapitali vähemalt 9 000 eurot, kui kasutatakse ainult üht sõidukit, ja veel 5 000 eurot iga lisasõiduki kohta. Kaupade autoveo tegevusalal tegutsevad ettevõtjad, kes kasutavad ainult mootorsõidukeid või autoronge, mille lubatud täismass ei ületa 3,5 tonni, tõendavad audiitori või nõuetekohaselt akrediteeritud isiku poolt kinnitatud raamatupidamise aastaaruannetega, et nende käsutuses on igal aastal omakapitali vähemalt 1 800 eurot, kui kasutatakse ainult üht sõidukit, ja veel 900 eurot iga lisasõiduki kohta.“;

(b) lõige 2 asendatakse järgmisega:

„2. Erandina lõikest 1 võib pädev asutus raamatupidamise aastaaruannete puudumisel nõustuda, et ettevõtja tõendab oma finantssuutlikkust sellise tõendiga nagu pangatagatis; finantsasutuse väljastatud dokument, millega antakse ettevõtjale juurdepääs krediidile, või muu siduv dokument, mis tõendab, et ettevõtja käsutuses on lõike 1 esimeses lõigus täpsustatud summad.“

(6) Artikli 8 lõige 9 asendatakse järgmisega:

„9. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 24 vastu delegeeritud õigusakte I, II ja III lisa muutmise kohta, et kohandada neid turumuutuste ja tehnika arenguga.“

- (7) Artikli 11 lõike 4 kolmas lõik jäetakse välja.
- (8) Artikli 12 lõike 2 teine lõik jäetakse välja.
- (9) Artikli 13 lõike 1 punkt c asendatakse järgmisega:
„c) juhul kui finantssuutlikkuse nõue ei ole täidetud, ei tohi tähtaeg ületada kuut kuud, et näidata, et kõnealust nõuet täidetakse jälle pidevalt.“
- (10) Artikli 14 lõikele 1 lisatakse teine lõik:
„Pädev asutus ei taasta veokorraldaja head mainet enne ühe aasta möödumist alates hea maine kaotamise kuupäevast.“
- (11) Artiklit 16 muudetakse järgmiselt:
- (a) lõiget 2 muudetakse järgmiselt:
- i) lisatakse punktid g, h, i ja j:
- „g) artikli 5 punkti b kohaselt ettevõtja käsutuses olevate sõidukite registreerimisnumbrid;
- h) töötajate arv;
- i) koguvara, kohustused, omakapital ja viimase kahe aasta käive;
- j) ettevõtja riskiaste vastavalt direktiivi 2006/22/EÜ artiklile 9.“;
- ii) teine, kolmas ja neljas lõik asendatakse järgmisega:
„Liikmesriigid võivad hoida esimese lõigu punktides e–j osutatud andmeid eraldi registrites. Sellisel juhul on kõikidel kõnealuse liikmesriigi pädevatel asutustel asjakohastele andmetele otsene juurdepääs või need tehakse neile kättesaadavaks vastava taotluse korral. Soovitud teave esitatakse viie tööpäeva jooksul pärast vastava taotluse kättesaamist. Esimese lõigu punktides a–d osutatud andmetele tagatakse avalikkuse juurdepääs kooskõlas isikuandmete kaitse valdkonnas kohaldatavate sätetega.
- Muudele kui pädevatele asutustele tagatakse juurdepääs esimese lõigu punktides e–j osutatud andmetele ainult siis, kui neile on antud volitus teostada järelevalvet ja kehtestada karistusi autoveosektoris ning kui nende ametnikud on vannutatud või neile kehtib ametlik saladuse hoidmise kohustus.“;
- (b) lõige 4 asendatakse järgmisega:
„4. Liikmesriigid võtavad kõik vajalikud meetmed, tagamaks et kõik andmed oleksid riiklikus elektroonilises registris ajakohastatud ja täpsed.“;
- (c) lõige 7 jäetakse välja.
- (12) Artikkel 18 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 18

Liikmesriikidevaheline halduskoostöö

1. Liikmesriigid määravad riikliku kontaktpunkti, kes vastutab käesoleva määruse kohaldamisega seotud teabe vahetamise eest teiste liikmesriikidega. Liikmesriigid teatavad komisjonile nende riiklike kontaktpunktide nimed ja aadressid hiljemalt 31. detsembriks 2018. Komisjon koostab kõikide kontaktpunktide nimekirja ja edastab selle liikmesriikidele. Liikmesriigid

teavitavad komisjoni viivitamata kõikidest kontaktpunktidega seotud muudatustest.

2. Liikmesriik, kes saab teate raske rikkumise kohta, millele on järgnenud süüdimõistev kohtuotsus või mille tõttu on määratud karistus teises liikmesriigis kahe viimase aasta jooksul, kannab selle rikkumise oma riiklikusse elektroonilisse registrisse.

3. Liikmesriigid vastavad teiste liikmesriikide kõikide pädevate asutuste teabenõudele ning teevad vajaduse korral kontrolle, inspekteerimisi ja uurimisi seoses artikli 3 lõike 1 punktis a sätestatud nõude täitmisega nende territooriumil asutatud autoveo-ettevõtjate poolt. Liikmesriikide pädevate asutuste teabenõuded peavad olema põhjendatud. Seepärast peavad teabenõuded sisaldama usaldusväärseid tõendeid artikli 3 lõike 1 punkti a võimaliku rikkumise kohta.

4. Kui teabenõude saanud liikmesriik leiab, et see ei ole piisavalt põhjendatud, teatab ta sellest teabenõude esitanud liikmesriigile kümne tööpäeva jooksul. Teabenõude esitanud liikmesriik peab seda täiendavalt põhjendama. Kui see ei ole võimalik, võib liikmesriik teabenõude tagasi lükata.

5. Kui teabenõude täitmine või kontrollide, inspekteerimiste või uurimiste tegemine on keeruline või võimatu, teatab kõnealune liikmesriik sellest koos põhjendustega teabenõude esitanud liikmesriigile kümne tööpäeva jooksul. Asjaomased liikmesriigid peavad omavahel aru, et leida igale tõstatatud probleemile lahendus.

6. Vastuseks lõike 3 alusel esitatud teabenõudele esitavad liikmesriigid nõutud teabe ning teevad nõutavad kontrollid, inspekteerimised ja uurimised kahekümne tööpäeva jooksul alates nõude kättesaamisest, välja arvatud juhul, kui nad on teatanud teabenõude esitanud liikmesriigile, et see ei ole piisavalt põhjendatud, või lõigete 4 ja 5 kohasest raskusest või võimatusest.

7. Liikmesriigid tagavad, et kooskõlas käesoleva artikliga neile edastatud teavet kasutatakse üksnes küsimus(t)es, mille jaoks seda taotleti.

8. Vastastikust halduskoostööd tehakse ja haldusabi antakse tasuta.

9. Teabenõue ei takista pädevaid asutusi võtmast asjakohase siseriikliku või liidu õiguse sätete kohaselt meetmeid, et uurida ja ennetada käesoleva määruse väidetavaid rikkumisi.“

(13) Artikkel 24 jäetakse välja.

(14) Lisatakse artikkel 24 a:

„Artikkel 24 a

Delegeeritud volituste rakendamine

1. Komisjonile antakse õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte käesolevas artiklis sätestatud tingimustel.

2. Artikli 6 lõikes 2 ja artikli 8 lõikes 9 osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile määramata ajaks alates [date of entry into force of this (amending) Regulation].

3. Euroopa Parlament või nõukogu võivad artikli 6 lõikes 2 ja artikli 8 lõikes 9 osutatud volituste delegeerimise igal ajal tagasi võtta. Tagasivõtmise otsusega lõpetatakse otsuses nimetatud õiguste delegeerimine. Otsus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas* või otsuses nimetatud hilisemal kuupäeval. See ei mõjuta juba jõustunud delegeeritud õigusaktide kehtivust.

4. Enne delegeeritud õigusakti vastuvõtmist konsulteerib komisjon kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonivahelises parema õigusloome kokkuleppes* sätestatud põhimõtetega iga liikmesriigi määratud ekspertidega.

5. Niipea kui komisjon on delegeeritud õigusakti vastu võtnud, teeb ta selle samal ajal teatavaks Euroopa Parlamendile ja nõukogule.

6. Artikli 6 lõike 2 ja artikli 8 lõike 9 alusel vastu võetud delegeeritud õigusakt jõustub üksnes juhul, kui Euroopa Parlament ega nõukogu ei ole kahe kuu jooksul pärast õigusakti teatavastegemist Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitanud selle suhtes vastuväidet või kui Euroopa Parlament ja nõukogu on enne selle tähtaja möödumist komisjonile teatanud, et nad ei esita vastuväidet. Euroopa Parlamendi või nõukogu algatusel pikendatakse seda tähtaega kahe kuu võrra.

* ELT L 123, 12.5.2016, lk 1.“

(15) Artikli 25 lõige 3 jäetakse välja.

(16) Artiklile 26 lisatakse lõiked 3, 4 ja 5:

„3. Liikmesriigid koostavad igal aastal aruande selliste mootorsõidukite või autorongide kasutamise kohta nende territooriumil, mille lubatud täismass ei ületa 3,5 tonni, ja edastavad selle komisjonile hiljemalt iga aasta 30. juunil pärast aruandeperioodi lõppu. See aruanne sisaldab järgmist:

a) nendele kaupade autoveo tegevusalal tegutsevatele ettevõtjatele antud lubade arv, kes kasutavad ainult mootorsõidukeid või autoronge, mille lubatud täismass ei ületa 3,5 tonni;

b) selliste igal aastal liikmesriigis registreeritud sõidukite arv, mille lubatud täismass ei ületa 3,5 tonni;

c) selliste iga aasta 31. detsembri seisuga liikmesriigis registreeritud sõidukite koguarv, mille lubatud täismass ei ületa 3,5 tonni;

d) kuni 3,5-tonnise lubatud täismassiga mootorsõidukite või autorongide hinnanguline osakaal kõikide liikmesriigis registreeritud sõidukite üldisest autoveoalasest tegevusest riigisiseste, rahvusvaheliste ja kabotaažvedude kaupa.

4. Komisjoni poolt lõike 3 alusel kogutud teabe ja lisatõendite põhjal esitab komisjon hiljemalt 31. detsembriks 2024 Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande selliste riigisisel ja rahvusvahelisel autoveol kasutatavate mootorsõidukite või autorongide koguarvu muutumise kohta, mille lubatud täismass ei ületa 3,5 tonni. Selle aruande alusel hindab komisjon uuesti seda, kas on vaja teha ettepanekuid täiendavate meetmete kohta.

5. Igal aastal annavad liikmesriigid komisjonile aru nende poolt artikli 18 lõigete 3 ja 4 kohaselt esitatud teabenõuetest, teistelt liikmesriikidelt saadud vastustest ja meetmetest, mida nad on saadud teabe alusel võtnud.“

- (17) IV lisa punkti 1 alapunkt b asendatakse järgmisega:
„b) maksimaalse igapäevase sõiduaja ületamine igapäevase tööperioodi jooksul 50 % võrra või rohkem.“

Artikkel 2

Määrust (EÜ) nr 1072/2009 muudetakse järgmiselt.

- (1) Artikli 1 lõikele 1 lisatakse järgmine lõik:
„Tühjade konteinerite või kaubaaluste vedu käsitatakse kaupade veona rendi või tasu eest kõikidel juhtudel, kui selle suhtes kohaldatakse veolepingut.“
- (2) Artiklit 2 muudetakse järgmiselt:
- (a) punkt 6 asendatakse järgmisega:
„6. „kabotaažveod” – rendi või tasu eest tehtavad riigisisised veod, mida teostatakse vastuvõtvas liikmesriigis ajutiselt ja mis hõlmavad vedu alates kaupade pealevõtmisest ühes või mitmes laadimiskohas kuni nende kättetoimetamiseni ühte või mitmesse kättetoimetamiskohta vastavalt saatekirjale;“.
- (3) Artiklit 4 muudetakse järgmiselt:
- (a) lõike 2 kolmas lõik asendatakse järgmisega:
„Komisjoni on õigus võtta kooskõlas artikliga 14b vastu delegeeritud õigusakte käesoleva määruse muutmise kohta, et kohandada ühenduse litsentsi maksimaalset kehtivusaega turumuutustega.“;
- (b) lõike 4 teine lõik asendatakse järgmisega:
„Komisjonil õigus võtta kooskõlas artikliga 14b vastu delegeeritud õigusakte I ja II lisa muutmise kohta, et kohandada neid tehnika arenguga.“
- (4) Artikli 5 lõige 4 asendatakse järgmisega:
„4. Komisjonil õigus võtta kooskõlas artikliga 14b vastu delegeeritud õigusakte III lisa muutmise kohta, et kohandada seda tehnika arenguga.“
- (5) Artiklit 8 muudetakse järgmiselt:
- (a) lõige 2 asendatakse järgmisega:
„2. Kui saabuva rahvusvahelise veoga teisest liikmesriigist või kolmandast riigist vastuvõtvasse liikmesriiki veetud veosed on kohale toimetatud, lubatakse lõikes 1 osutatud vedajal teha sama sõidukiga või ühendatud autorongi puhul sama sõiduki mootorsõidukiga kabotaažvedusid vastuvõtvas liikmesriigis või piirnevates liikmesriikides. Kabotaažveo raames toimuv viimane koorma mahalaadimine leiab aset viie päeva jooksul alates saabuva rahvusvahelise veo raames toimunud viimasest mahalaadimisest vastuvõtvas liikmesriigis.“;
- (b) lõike 3 esimene lõik asendatakse järgmisega:
„Riigisisese autoveo teenuseid, mida vastuvõtvas liikmesriigis osutab mitteresidendist vedaja, käsitatakse käesoleva määrusega kooskõlas olevatena üksnes juhul, kui vedaja esitab selged tõendid eelneva rahvusvahelise veo kohta.“;

(c) lisatakse lõige 4a:

„4a. Lõikes 3 osutatud tõendid esitatakse või edastatakse vastuvõtva liikmesriigi volitatud kontrollametnikule nõudmisel ja teel toimuva kontrolli vältel. Need võib esitada või edastada elektrooniliselt, kasutades muudetavat struktureeritud formaati, mida saab arvutites kasutada andmete salvestamiseks ja töötlemiseks (nt eCMR).* Teel toimuva kontrolli jooksul on juhul lubatud võtta ühendust peakontori, veokorraldaja või muu isiku või üksusega, kes võib anda lõikes 3 osutatud tõendeid.

* Rahvusvahelise kaupade autoveolepingu konventsiooni kohane elektrooniline saatekiri.“

(6) Artikli 10 lõike 3 esimene lõik asendatakse järgmisega:

„Komisjon tutvub olukorraga eelkõige asjakohaste andmete põhjal ja otsustab pärast konsulteerimist määruse (EÜ) nr 165/2014** artikli 42 lõike 1 kohaselt loodud komiteega ühe kuu jooksul alates liikmesriigi taotluse kättesaamisest, kas kaitsemeetmed on vajalikud või mitte, ning kui need on vajalikud, võtab need vastu.

** Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. veebruari 2014. aasta määrus (EL) nr 165/2014 autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta, millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 3821/85 autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta ning muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 561/2006, mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaaloiguskorralduste ühtlustamist (ELT L 60, 28.2.2014, lk 1).“

(7) Lisatakse artikkel 10a:

„Artikkel 10a

Kontrollid

1. Liikmesriigid korraldavad kontrolle nii, et alates 1. jaanuarist 2020 kontrollitakse igal kalendriaastal vähemalt 2 % kõikidest nende territooriumil tehtud kabotaažvedudest. Alates 1. jaanuarist 2022 suurendavad nad seda protsenti vähemalt kuni 3 %ni. Selle protsendi suuruse arvutamisel võetakse aluseks kogukabotaažvedu liikmesriigis tonnkilomeetrites aastal t-2 vastavalt Eurostati andmetele.

2. Liikmesriigid võtavad sihikule ettevõtjad, kelle puhul on olemas suurem risk, et nad rikuvad käesoleva peatüki sätteid, mida nende suhtes kohaldatakse. Sel eesmärgil käsitlevad liikmesriigid riskiastme hindamise süsteemi raames, mille liikmesriigid on kehtestanud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2006/22/EÜ*** artikli 9 alusel ning mida on laiendatud vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 1071/2009**** artiklile 12, selliste rikkumiste riski iseseisva riskina.

3. Liikmesriigid korraldavad vähemalt kolm korda aastas kooskõlastatud operatsioone kabotaažvedude kontrollimiseks teel. Selliseid kontrolle teevad samal ajal kahe või enama liikmesriigi ametiasutused, kes vastutavad autoveoalaste eeskirjade täitmise tagamise eest ja kellest igaks tegutseb oma territooriumil. Vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 1071/2009**** artikli 18 lõikele 1 määratud riiklikud kontaktpunktid vahetavad pärast kooskõlastatud teeäärseid kontrolle teavet avastatud rikkumiste arvu ja liigi kohta.

*** Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. märtsi 2006. aasta direktiiv 2006/22/EÜ, mis käsitleb nõukogu määruste (EMÜ) nr 3820/85 ja (EMÜ) nr 3821/85 rakendamise miinimumtingimusi seoses autovedudega seotud sotsiaalõigusnormidega (ELT L 102, 11.4.2006, lk 35).

**** Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. oktoobri 2009. aasta määrus (EÜ) nr 1071/2009, millega kehtestatakse ühiseeskirjad autoveo-ettevõtja tegevusalal tegutsemise tingimuste kohta ja tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 96/26/EÜ (ELT L 300, 14.11.2009, lk 51).“

(8) Lisatakse artiklid 14a ja 14b:

„Artikkel 14a

Vastutus

Liikmesriigid kehtestavad karistused kaubasaatjatele, ekspediitoritele, peatöövõtjatele ja alltöövõtjatele II ja III peatüki mittejärgimise eest, kui nad tellivad teadlikult veoteenuseid, millega kaasnevad käesoleva määruse rikkumised.

Artikkel 14b

Delegeeritud volituste rakendamine

1. Komisjonile antakse õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte käesolevas artiklis sätestatud tingimustel.

2. Artikli 4 lõigetes 2 ja 4 ning artikli 5 lõikes 4 osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile määramata ajaks alates [date of entry into force of this (amending) Regulation].

3. Euroopa Parlament või nõukogu võib artikli 4 lõigetes 2 ja 4 ning artikli 5 lõikes 4 osutatud volituste delegeerimise igal ajal tagasi võtta. Tagasivõtmise otsusega lõpetatakse otsuses nimetatud volituste delegeerimine. Otsus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas* või otsuses nimetatud hilisemal kuupäeval. See ei mõjuta juba jõustunud delegeeritud õigusaktide kehtivust.

4. Enne delegeeritud õigusakti vastuvõtmist konsulteerib komisjon kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonivahelises parema õigusloome kokkuleppes***** sätestatud põhimõtetega iga liikmesriigi määratud ekspertidega.

5. Niipea kui komisjon on delegeeritud õigusakti vastu võtnud, teeb ta selle samal ajal teatavaks Euroopa Parlamendile ja nõukogule.

6. Artikli 4 lõigete 2 ja 4 ning artikli 5 lõike 4 alusel vastu võetud delegeeritud õigusakt jõustub üksnes juhul, kui Euroopa Parlament ega nõukogu ei ole kahe kuu jooksul pärast õigusakti teatavakstegemist Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitanud selle suhtes vastuväiteid või kui Euroopa Parlament ja nõukogu on enne selle tähtaja möödumist komisjonile teatanud, et nad ei esita

vastuväiteid. Euroopa Parlamendi või nõukogu algatusel pikendatakse seda tähtaega kahe kuu võrra.

***** ELT L 123, 12.5.2016, lk 1.“

- (9) Artikkel 15 jäetakse välja.
- (10) Artikkel 17 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 17

Aruandlus

1. Liikmesriigid teatavad komisjonile hiljemalt iga aasta 31. jaanuariks nende vedajate arvu, kes on eelneva aasta 31. detsembri seisuga ühenduse tegevuslubade omanikud, ja kinnitatud ära kirjade arvu, mis vastab kõnealusel kuupäeval veonduses kasutatavate sõidukite arvule.
2. Liikmesriigid teatavad komisjonile hiljemalt iga aasta 31. jaanuariks eelmisel kalendriaastal välja antud juhitunnistuste arvu ja juhitunnistuste koguarvu eelmise kalendriaasta 31. detsembri seisuga.
3. Liikmesriigid teatavad komisjonile hiljemalt iga aasta 31. jaanuariks eelmisel kalendriaastal vastavalt artiklile 10a tehtud kabotaažvedude kontrollide arvu. See teave sisaldab kontrollitud sõidukite arvu ja kontrollitud tonnkilomeetrite arvu.“

Artikkel 3

Läbivaatamine

1. Komisjon hindab käesoleva määruse rakendamist ja eelkõige määruse (EL) nr 1072/2009 artiklit 8 muutva artikli 2 mõju [kolme aasta jooksul pärast käesoleva määruse jõustumist] ning esitab Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande käesoleva määruse kohaldamise kohta. Komisjoni aruandele lisatakse vajaduse korral seadusandlik.
2. Pärast lõikes 1 osutatud aruande esitamist analüüsib komisjon korrapäraselt käesolevat määrust ning esitab selle tulemuste aruande Euroopa Parlamendile ja nõukogule.
3. Vajaduse korral lisatakse lõigetes 1 ja 2 osutatud aruannetele ka asjakohased ettepanekud.

Artikkel 4

Jõustumine

Käesolev määrus jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Seda kohaldatakse alates [xx].

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel,

*Euroopa Parlamendi nimel
president*

*Nõukogu nimel
eesistuja*