



Brüssel, 18.2.2019
COM(2019) 84 final

KOMISJONI ARUANNE EUROOPA PARLAMENDILE JA NÕUKOGULE

määruse (EÜ) nr 1071/2009 (millega kehtestatakse ühiseeskirjad autoveo-ettevõtja tegevusalal tegutsemise tingimuste kohta) teatavate sätete rakendamise kohta ajavahemikul alates 1. jaanuarist 2015 kuni 31. detsembrini 2016

I. Sissejuhatus

Käesolevas aruandes käsitletakse autoveo-ettevõtja tegevusalal tegutsemist liikmesriikides ning selle eesmärk on tagada Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. oktoobri 2009. aasta määruse (EÜ) nr 1071/2009 (millega kehtestatakse ühiseeskirjad autoveo-ettevõtja tegevusalal tegutsemise tingimuste kohta ja tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 96/26/EÜ¹) (edaspidi „määrus (EÜ) nr 1071/2009“) kohaldamise põhjalikum järelevalve. Määrust kohaldatakse kõikide ELis asutatud ettevõtjate suhtes, kes tegutsevad autoveo-ettevõtja tegevusalal või kes kavatsevad sel tegevusalal tegutsema asuda. Autoveo-ettevõtja tegevusala hõlmab nii kaupade autoveo ettevõtjaid² kui ka sõitjate autoveo ettevõtjaid³. Määruse kohaldamisalasse ei kuulu teatava kategooria ettevõtjad, näiteks need, kes kasutavad mootorsõidukeid, mille täismass on väiksem kui 3,5 tonni⁴. Määruses (EÜ) nr 1071/2009 määratakse kindlaks ühiseeskirjad kaupade autoveo ettevõtja ja sõitjate autoveo ettevõtja tegevusalale lubamiseks.

Kooskõlas määruse artikliga 3 peavad autoveo-ettevõtja tegevusalal tegutsevad ettevõtjad toimima liikmesriigis stabiilselt ja tõhusalt, olema hea mainega, asjakohase finantssuutlikkusega ja nõutava ametialase pädevusega. Lisaks kehtestatakse määruse artikliga 4 autoveo-ettevõtjatele kohustus nimetada veokorraldaja, kellel on ametialase pädevuse tunnistus, mis kinnitab vajalike oskuste ja teadmiste olemasolu veo korraldamiseks tegelikult ja pidevalt kooskõlas kõigi õigus- ja valdkondlike nõuetega. Autoveo-ettevõtjatele määrusega (EÜ) nr 1071/2009 kehtestatud tingimuste täitmise kontrollimise kohustus lasub liikmesriikidel. Peale selle on Euroopa Liidus tegutsevate ettevõtjate järelevalves peamisel kohal liikmesriikide hästi korraldatud halduskoostöö.

Määruse (EÜ) nr 1071/2009 artikli 26 lõikes 1 on sätestatud liikmesriikide ja komisjoni aruandekohustuste tähtajad:

- liikmesriigid peavad koostama iga kahe aasta järel pädevate asutuste tegevusaruande ja edastama selle komisjonile, nagu on nõutud määruse artiklis 26;
- komisjon peab koostama liikmesriikide edastatud teabe põhjal iga kahe aasta järel Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitatava aruande.

Liikmesriikide aruanded kujutavad endast olulist alusmaterjali komisjoni aruande jaoks. Määruse artiklis 26 selgitatakse, et riiklikud aruanded peaksid sisaldama:

„a) sektori ülevaadet hea maine, finantsolukorra ja ametialase pädevuse osas;

¹ ELT L 300, 14.11.2009, lk 51.

² Määruse artikli 2 punkti 1 kohaselt on kaupade autoveo ettevõtja tegevusala kõigi selliste ettevõtjate tegevus, kes veavad kaupu rendi või tasu eest mootorsõidukiga või autorongiga.

³ Määruse artikli 2 punkti 2 kohaselt on sõitjate autoveo ettevõtja tegevusala kõigi selliste ettevõtjate tegevus, kes osutavad sõitjateveo teenuseid üldiste või teatavate kasutajakategooriate vedamiseks sõitja või veokorraldaja makstud tasu eest mootorsõidukitega, mis on ehitatud, varustatud ja ette nähtud rohkem kui üheksa inimese veoks, k.a juht.

⁴ Määruse artikli 1 lõikes 4 on kirjas: „Liikmesriigid võivad siiski nimetatud piirmäära vähendada kõigi või teatavate autoveoliikide puhul“.

b) välja antud lubade arvu liikide ja aastate kaupa, peatatud või tühistatud lubade arvu, tegevusalale sobimatuks tunnistamiste arvu ning kõnealuste otsuste põhjuseid;

c) igal aastal välja antud ametialase pädevuse tunnistuste arvu;

d) põhilist statistikat riiklike elektrooniliste registrite ja nende kasutamise kohta pädevate asutuste poolt ning

e) ülevaadet teiste liikmesriikidega vahetatud teabe kohta vastavalt artikli 18 lõikele 2, mis hõlmab eelkõige teise liikmesriigi poolt teatatud rikkumiste arvu aasta kohta ja saadud vastuseid, ning vastavalt artikli 18 lõikele 3 tehtud päringute ja saadud vastuste arvu aasta kohta“.

Käesolevas aruandes käsitletakse riikide esitatud andmete kvaliteeti ja esitamise õigeaegsust (II osa) ning analüüsitakse liikmesriikide aruandeid (III osa). IV osas esitatakse järeldused.

II. Andmete esitamine

See on määruse (EÜ) nr 1071/2009 kohane kolmas aruanne, mis hõlmab ajavahemikku 1. jaanuarist 2015 kuni 31. detsembrini 2016. Esimeses aruandes⁵ vaadeldi ajavahemikku 4. detsembrist 2011 (määruse jõustumise kuupäev) kuni 31. detsembrini 2012. Teises aruandes⁶ vaadeldi ajavahemikku 1. jaanuarist 2013 kuni 31. detsembrini 2014. Käesolev aruandeperiood kattub ajaliselt autovedudega seotud sotsiaalõigusnormide rakendamist käsitleva aruandega,⁷ nagu nõutakse määruse nr 1071/2009 artikli 26 lõikes 2. Selline sünkroniseerimine võimaldab liikmesriikidel ja sidusrühmadel saada sidusa ülevaate sellest, millised olid samal aruandeperioodil sektori siseturg ja sotsiaalõigusnormid.

Kooskõlas määruse (EÜ) nr 1071/2009 artiklis 26 sisalduva aruandekohustusega esitasid kõik liikmesriigid oma aruanded. See on edasimineku võrreldes eelmise aruandeperioodiga, kui kuus liikmesriiki aruannet ei esitanud. Mõni liikmesriik esitas oma andmed 30. septembri 2017. aasta tähtajast palju hiljem, mis mõjutas komisjoni käesoleva aruande koostamise ajakava. Mitmes aruandes ei esitatud teatavat vajalikku teavet, mis takistas põhjaliku analüüsi tegemist.

Selleks et tagada kooskõla ja aidata liikmesriikide pädevatel asutustel täita oma aruandekohustust, pakkusid komisjoni talitused 2015. aastal liikmesriikidele standardvormi, mida tuli hakata kasutama alates teisest aruandeperioodist. Peaaegu kõik aruande esitanud liikmesriigid kasutasid seda standardvormi.

⁵ COM(2014) 592 final, 25. september 2014.

⁶ COM(2017) 116 final, 7. märts 2017.

⁷ Sellele osutatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. märtsi 2006. aasta määruse (EÜ) nr 561/2006 (mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist ja millega muudetakse nõukogu määrusi (EMÜ) nr 3821/85 ja (EÜ) nr 2135/98 ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 3820/85) artiklis 17 (ELT L 102, 11.4.2006, lk 1).

Kuna käesoleval aruandeperioodil aruande esitanud liikmesriigid ei ole samad, kes esitasid aruande eelmistel aruandeperioodidel, ning võttes arvesse esitatud teabe killustatust, ei vii kahe aruandeperioodi võrdlused üldjuhul sisuliste järeldesteni.

Komisjoni 31. mail 2017 vastu võetud maanteealgatuste taustal⁸ teostati uuring määruste (EÜ) nr 1071/2009 ja nr 1072/2009 järelhindamise kohta⁹. Komisjon võttis vastu ka komisjoni talituste töödokumendi koos mõjuhinnaanguga määruste (EÜ) nr 1071/2009 ja nr 1072/2009 läbivaatamise kohta¹⁰. Vajaduse korral kasutatakse käesolevas aruandes sellest uuringust ja mõjuhinnaangust pärit teavet.

III. Autoveo-ettevõtja tegevusalal tegutsemist käsitlevate andmete analüüs

1. Autoveosektori hea maine, finantsolukorra ja ametialase pädevuse ülevaade

Aruande selles osas käsitletakse liikmesriikide esitatud teabe alusel riiklike nõuete esitamist, kontrollide korraldamist, nõuete täitmise taset ja ettetulnud raskusi. Liikmesriikide aruannete killustatuse tõttu ei ole see ülevaade kõikehõlmav. Vajaduse korral on liikmesriikide aruandeid täiendatud eespool nimetatud hindamisuuringu andmetega.

Nagu määruse (EÜ) nr 1071/2009 artikli 3 lõikega 2 on teatud tingimustel lubatud, on osa liikmesriike kehtestanud riigisisised nõuded, millele tuleb lisaks määruses kehtestatud neljale nõudele (stabiilne ja tõhus toimimine, hea maine, asjakohane finantssuutlikkus ja nõutav ametialane pädevus) vastata, et pääseda tegutsema autoveo-ettevõtja tegevusalal. Näiteks lisas Slovakkia veokorraldaja miinimumvanuse (21 aastat) nõude. Austria lisas tingimuse, et autoveo-ettevõtjal peavad olema vajalikud parkimiskohad teest eemal ühe ja sama või naabruses asuva halduspiirkonna omavalitsusüksuses või mõnes teises omavalitsusüksuses. Hispaanias kehtib lisanõue, et taotlejal peab olema kolm sõidukit, millest vähemalt ühe kandevõime on 60 tonni¹¹. Belgia, Kreeka, Soome, Itaalia, Läti, Madalmaad, Rootsi, Tšehhi Vabariik ja Prantsusmaa otsustasid autoveoturule pääsu käsitlevate eeskirjade täitmise kohustust laiendada vähemalt osaliselt ettevõtjatele, kes kasutavad sõidukeid, mille lubatud täismass ei ületa 3,5 tonni¹².

Viisid, kuidas liikmesriigid määruses sätestatud autoveo-ettevõtja tegevusalal tegutsema pääsemiseks vajaliku nelja nõude täitmist kontrollivad, ning tehtud kontrollide arv lahknevad väga suurel määral.

⁸ https://ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2017-05-31-europe-on-the-move_en.

⁹ <http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/doc/2015-12-ex-post-evaluation-regulations-2009r1071-and-2009r1072.pdf>.

¹⁰ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52017SC0194>.

¹¹ See riiklik nõue ei ole siiski kooskõlas määruses sätestatud tingimustega, mis viis Euroopa Kohtu otsuse vastuvõtmiseni 8. veebruaril 2018, millega kohustati Hispaaniat see nõue kehtetuks tunnistama (kohtuotsus, Euroopa Kohus, Euroopa Komisjon vs. Hispaania, C-181/17).

¹² Vt mõjuhinnaangutabel 4, millele viidatakse joonealuses märkuses 10.

Eesti teatas, et määruse nõuete täitmist kontrollitakse riskipõhise süsteemi alusel, mille sihtmärk on eelkõige ettevõtjad, kelle puhul on suurenenud oht, et nad rikuvad autoveo eeskirju rängalt või tihti.

Iirimaal kontrollitakse kõikide ettevõtjate head mainet, finantssuutlikkust ja ametialast pädevust tegevusloa uuendamise menetluse raames vähemalt iga viie aasta järel. Lisaks võib sagedamini kontrollida teatavaid ettevõtjaid, kellega seonduvat riski peetakse suureks või kes on sattunud pädeva asutuse tähelepanu alla. Hea maine kontrollimiseks küsitleb veokorraldajat või muud asjakohast isikut Iirimaa politsei asjaomane talitus. See talitus annab pädevale asutusele karistuste loetelu, mida saab kasutada hea maine kindlaksmääramisel. Ettevõtja tegevusloa viieaastase kehtivusaja vältel ei ole tal tavaliselt vaja lube väljastavale asutusele lisateavet esitada. Seda on vaja teha ainult siis, kui asutus on tuvastanud selle ettevõtjaga seoses mingi ohu.

Lätis kontrollitakse vastavust finantssuutlikkuse nõudele äriregistri iga-aastastest aruannetest pärineva teabe põhjal. Samuti kontrollitakse kõigi nelja nõude täitmist enne, kui vedude tegemiseks antakse tegevusluba. Enamasti on loa peatamise aluseks riigi maksuinspeksiooni taotlus, kui ta on otsustanud veoettevõtja majandustegevuse peatada. Kuna Lätis väljastatakse igale konkreetsele sõidukile ühenduse tegevusloa tõestatud koopia ja riigisiseste vedude luba ning seda tehakse üksnes kuni kaheteistkümneks kuuks, ei pikendata nelja nõude täitmata jätmise korral ühenduse tegevusloa tõestatud koopiat ega riigisiseste vedude luba. Kontrollitakse veokorraldaja, ettevõtja ja selle juhatuse liikmete head mainet. Kui veokorraldaja või juhatuse liige vahetub, kontrollitakse iga uue liikme mainet. Läti õiguskaitseasutused on märganud teatavaid raskusi kindlustuspoliisiga seotud finantssuutlikkuse nõudele vastavuse kindlaksmääramisel, kuna määruses (EÜ) nr 1071/2009 puudub üksikasjalik kirjeldus riskide kohta, mille veoettevõtja peaks kindlustama.

Belgias tehakse esimene stabiilse ja tõhusa toimimise kontroll Belgia ettevõtete Crossroads andmebaasidega tutvumise teel pärast uue ühenduse tegevusloa väljastamist. Pärast seda korraldab kontrollimise Belgia kontrolliasutus. See kontroll toimub ka konkreetse nõudmise alusel või kui ettevõtte on teadaolevalt rikkunud transpordialaseid õigusakte. Lisaks toimub kaks aastat pärast transpordiga seotud rikkumiste tõttu hea maine kaotamist ennistamismenetlus.

Hispaanias kasutatakse ametialal tegutsema pääsemise kriteeriumide täitmise kontrollimiseks kahte meetodit. Esimese meetodi puhul nõutakse ettevõtjalt nelja nõude täitmist tõendavate dokumentide esitamist. Teise meetodiga kaasnevad inspektorite kohapealsed kontrollid ettevõtjate valdustes. Hispaanias peavad autoveo ettevõtjad taotlema oma tegevusloa uuendamist iga kahe aasta tagant ja seetõttu kontrollitakse nelja nõude täitmist iga kahe aasta tagant. Lisaks tehakse igal aastal hulgaliselt kontrolle kinnitamaks, et ettevõtjad, kelle tegevusluba ei ole uuendatud, ei osale veotegevuses.

Poolas vastutab teel ja autoveo-ettevõtjate valdustes tehtavate kontrollide eest 400 inspektorit. Inspektorite kogutud teave edastatakse rahvusvahelisele transpordiametile ja kohalikele ametiasutustele, kes väljastavad ühenduse tegevuslube ja kontrollivad määruses (EÜ) nr 1071/2009 sätestatud nelja nõude täitmist. Poolas loetakse stabiilselt ja tõhusalt toimivaks koht, kus on olemas veotegevuse struktureeritud ja järjepidevaks korraldamiseks sobiv

tehniline varustus ja seadmed, mille hulka kuulub vähemalt üks järgmistest elementidest: parkimiskoht, mahalaadimise ala, sõidukite hooldamise seadmed.

Saksamaal oli riskihindamise süsteem ainult piirkondlikul tasandil, kuid alates 2014. aasta juulist on see üleriigiline. Hindamisel antakse riskile kas 5 punkti (kõige raskem rikkumine), 3 punkti (raskem / raske rikkumine) või 1 punkt (muu rikkumine). Kui ettevõtja saab 5 punkti (kuni 10 sõidukiga ettevõtja), 8 punkti (kuni 50 sõidukit) või 11 punkti (üle 50 sõiduki), antakse tema kohta hinnang, et temaga seotud risk on suurenenud.

Ühendkuningriigis on juhtide ja sõidukite standardiametil (Driver and Vehicle Standards Agency) olnud alates 2006. aastast kasutusel süsteem OCRS (Operator Compliance Risk Score). Seda täiustati 2012. aastal, et parandada selle prognoosivõimet. OCRS koondab teavet tehnoseisundiga seotud rikkumiste kohta, mis on korrelatsioonis muude rikkumistega.

Taanis kontrollitakse riigisiseste vedude või ühenduse tegevusloa kõikide taotlejate asjakohast finantssuutlikkust, ametialast pädevust, võlgu ja stabiilset toimimist. Head mainet kontrollitakse ainult siis, kui politsei on teatanud probleemist või on muid märke võimaliku probleemi olemasolust. Rikkumised registreeritakse viieks aastaks ja nende hulka arvatakse rikkumised, mille politsei on tuvastanud teel tehtud kontrollide ajal. Taani ametiasutus kontrollib tavaliselt kõiki uusi taotlejaid ja umbes 250 senist ettevõtjat. Viimased valitakse riskihindamise süsteemi alusel. Ettevõtjad peavad täitma esialgse 150 000 Taani krooni (umbes 20 000 eurot) suuruse finantssuutlikkuse nõude, et saada esimesed kaks tegevusluba, samal ajal kui määrusega (EÜ) nr 1071/2009 nõutakse ainult 9 000 euro suurust reservi esimese sõiduki puhul ja 5 000 euro suurust reservi iga lisasõiduki kohta¹³. Taanis nõutakse iga lisasõiduki kohta 40 000 Taani krooni (umbes 5 400 eurot). Lisaks ei tohi ettevõtjal olla valitsuse ees maksuvõlga, mis ületab 50 000 Taani krooni (umbes 6 700 eurot). Taani transpordiamet teeb ettevõtja asjakohast finantssuutlikkust kontrollides selle kohta järelepärimise Taani maksuhalduritele.

Rumeenias on rikkumiste kontrollimiseks riskihindamise süsteem, mis kajastab iga veoettevõtja kõiki autovedudega seotud rikkumisi. Kui ettevõtte avab filiaali, kontrollitakse selle stabiilset ja tõhusat toimimist.

Madalmaades on Hollandi riigisiseste ja rahvusvaheliste autovedude organisatsioon (Dutch Road Haulage Organisation for National and International Transport (NIWO)) töötanud välja meetodi, millega tuvastada autoveo-ettevõtjad, kellega kaasneb oht, et nad ei täida enam asjakohase finantssuutlikkuse nõuet. Sellise ohuga autoveo-ettevõtjaid jälgitakse hoolikalt. Kui suure ohuga autoveo-ettevõtja ei suuda täita määruse (EÜ) nr 1071/2009 artiklis 13 sätestatud tähtaja jooksul asjakohase finantssuutlikkuse nõuet, tühistatakse ühenduse tegevusluba. Selle meetodi tõttu on veoettevõtjad kohustatud täitma asjakohase finantssuutlikkuse nõuet kogu ühenduse tegevusloa kehtivuse kestel, mitte ainult taotlemise ajal. Riski hindamist kasutatakse ka nõutava ametialase pädevuse puhul. Esitatud andmete kohaselt ei ole NIWO seni luba hea maine nõude alusel peatanud ega tühistanud.

Soomes on riskihindamise süsteem ühendatud hea maine kontrollimisega. Kõiki asjaomaseid isikuid puudutavat hea maine süstemaatilist kontrolli peetakse keerukaks ülesandeks, mistõttu ongi vaja riskihindamist.

¹³ Vt määruse artikli 7 lõige 1.

Luksemburgis teeb enne loa väljastamist kontrolle majandusministeerium, et kinnitada kõigi nelja nõude täitmist. Et kaitsta teisi lepinguosalisi, kontrollitakse head mainet ka juhul, kui loa valdajal tekivad finantsraskused, näiteks maksejõuetus või pankrot. Head mainet, finantssuutlikkust, ametialast pädevust ning stabiilset ja tõhusat toimimist kontrollitakse samuti siis, kui loa valdaja taotleb uut luba, näiteks laiendades tegevusvaldkonda veel ühte sektorisse, mille jaoks tal on vaja täiendavat luba.

Kui käsitleda raskusi, mis on ette tulnud stabiilse ja tõhusa toimimise kontrollimisel, mida peetakse ressursimahukamaks kui muid kontrolle, siis rõhutab mitu õiguskaitseasutust kontrollide keerukat laadi ja vähest haldussuutlikkust, et kontrollida kõiki asjaomases liikmesriigis registreeritud autoveo-ettevõtjaid.

Ainult kaks liikmesriiki esitasid andmed kontrollide arvu kohta seoses autoveo-ettevõtja tegevusalal tegutsema pääsemiseks vajaliku nelja nõudega. Eestis kontrolliti 2015.–2016. aastal 80 korda head mainet ja 80 korda ametialast pädevust. Rootsis toimus 131 hea maine kontrolli.

2. Load

Määruse (EÜ) nr 1071/2009 artiklis 2 esitatud määratluse järgi on autoveo-ettevõtja tegevusalal tegutsemise luba „haldusotsus, millega lubatakse käesolevas määruses sätestatud tingimustele vastaval ettevõtjal tegutseda autoveo-ettevõtja tegevusalal“.

Haldusotsuse õiguslik sisu on liikmesriigiti erinev. See võib olla eeltingimus, et saada riigisisesteks vedudeks tegevusluba ja/või rahvusvahelisteks vedudeks ühenduse tegevusluba, see võib olla võrdsustatud ainult riigisiseste vedude tegevusloaga või tähendada ka ühte ühtset luba nii riigisisesteks kui ka rahvusvahelisteks vedudeks.

Näiteks Bulgaarias ja Leedus on nelja liiki load (riigisisese sõitjateveo tegevusluba, riigisisese kaubaveo tegevusluba, ühenduse sõitjateveo tegevusluba ja ühenduse kaubaveo tegevusluba). Siiski antakse Bulgaarias riigisiseste ja rahvusvaheliste vedude jaoks välja ainult üks dokument (st luba).

Belgias väljastatakse loa ainult ühenduse tegevuslube kas sõitjateveoks või kaubaveoks.

Alates 2012. aastast on Eestis asutatud ettevõtjad, kes kavatsevad autoveoturul tegutseda, kohustatud taotlema ühenduse tegevusluba, mis on ainus selles liikmesriigis olemasolev loa liik.

Luksemburgis on üksnes kaht liiki load: üks riigisisesteks ja teine rahvusvahelisteks vedudeks.

Rumeenias väljastatakse loa ainult ühenduse tegevuslube kas sõitjateveoks või kaubaveoks.

Ühendkuningriigis on kaht peamist liiki lube, mida kohaldatakse sõitjate ja kaupade autoveo ettevõtjate suhtes. Need on riigisisene standardluba (Standard National Licence) ja rahvusvaheline luba (International Licence). Rahvusvaheline luba on ettevõtjatele, kes teevad rahvusvahelisi vedusid, ja see kattub ühenduse tegevusloa omanike omaga. Lisaks on Ühendkuningriigis üksikettevõtjatele mõeldud lisakategooriad, mis jäävad määruse (EÜ)

nr 1071/2009 kohaldamisalast välja. Veel üks klassifikatsioon on olemas nende sõitjateveoga tegelevate organisatsioonide jaoks, kes ei ole ettevõtjad ja kelle puhul ei leita, et nad tegutsevad rendi või tasu eest, nagu koolid, heategevusorganisatsioonid ja kogukonnarühmad.

Kuna autoveosektoris tegutseda soovivate ettevõtjate jaoks on olemas erinevat liiki lube, on võimalik liikmesriikide esitatud andmeid võrrelda ainult üldjoontes. Siiski esitas enamik liikmesriike tegevusloaga ettevõtjate koguarvu 31. detsembri 2016. aasta seisuga, mis kujutab endast antud, peatatud või tühistatud tegevuslubade arvu käsitlevate andmete võrdlusel. Austrias on tegevusloaga ettevõtjaid (kaubad ja sõitjad) 11 499, Belgias 9 007, Bulgaarias 13 354, Küprosel 2 945, Tšehhi Vabariigis 24 482, Saksamaal 51 127, Taanis 5 618, Eestis 3 330, Kreekas 12 187,¹⁴ Hispaanias 96 237, Soomes 15 941, Prantsusmaal 128 319, Ungaris 13 267, Horvaatias 601, Iirimaa 5 585, Itaalias 105 560, Leedus 866, Luksemburgis 497, Lätis 4 313, Maltal 684, Madalmaades 13 172,¹⁵ Poolas 84 304, Portugalis 8 674, Rootsis 17 608, Sloveenias 5 811, Slovakkias 8 564 ja Ühendkuningriigis on tegevusloaga ettevõtjaid 42 573. ELis oli kokku 608 212 kauba- ja 77 913 sõitjateveo ettevõtjat¹⁶.

Suurem osa tegevusloaga ettevõtjatest on kaupade autoveo ettevõtjad. Kui tegevusloaga tegutsevate kaupade autoveo ettevõtjate osakaal oli aruande esitanud liikmesriikide kõigist tegevusloaga ettevõtjatest 31. detsembri 2016. aasta seisuga 89 % (31. detsembri 2014. aasta seisuga 88 %), siis sõitjate autoveo ettevõtjate osakaal oli ainult 11 %. Ainus erand oli Malta, kus sõitjate autoveo ettevõtjate arv (596) ületas kaugelt kaupade autoveo ettevõtjate arvu (88), samal ajal kui Prantsusmaal oli sõitjate autoveo ettevõtjate osakaal veidi üle ELi keskmise (24 %).

2.1. Antud tegevusload

Kahekümne nelja liikmesriigi¹⁷ esitatud andmete alusel anti aruandeperioodil sõitjate (25 788) ja kaupade (252 304) autoveo ettevõtja tegevusalal tegutsemiseks 278 092 luba.

Antud lubade arv ulatub 27st Maltal kuni 122 790ni Hispaanias. Üksikasjalik tabel saadud teabega on esitatud käesoleva aruande I lisas.

Enamik 2015. ja 2016. aastal antud lubadest on seotud kaupade autoveo ettevõtjatega (kokku 91 %) ja vaid väike osa sõitjate autoveo ettevõtjatega (9 %).

¹⁴ Kreeka ja Madalmaad teatasid ainult kaubaveo-ettevõtjate arvu.

¹⁵ Kreeka ja Madalmaad teatasid ainult kaubaveo-ettevõtjate arvu.

¹⁶ Kolm liikmesriiki ei esitanud andmeid sõitjate autoveo ettevõtjate arvu kohta ja üks liikmesriik ei esitanud andmeid kaubaveo-ettevõtjate arvu kohta.

¹⁷ Austria, Portugal, Belgia, Bulgaaria, Tšehhi Vabariik, Saksamaa, Taani, Eesti, Kreeka, Hispaania, Soome, Prantsusmaa, Horvaatia, Iirimaa, Itaalia, Luksemburg, Läti, Malta, Madalmaad, Poola, Rootsi, Sloveenia, Slovakkia, Ühendkuningriik.

2.2. Tühistatud ja peatatud tegevusload

Kahekümne viie liikmesriigi¹⁸ esitatud andmete alusel oli aastatel 2015–2016 tühistatud või peatatud tegevuslubade koguarv 130 998. Võib täheldada, et kõige rohkem tühistati ja peatati tegevuslube Hispaanias ning see arv küündis sõitjate- ja kaubaveo puhul 76 534ni. Skaala teises otsas olid väga väikese tühistamise ja peatamise arvuga Portugal (1), Iirimaa (7), Luksemburg (13) ja Rumeenia (15). Üksikasjalik teave tühistatud ja peatatud tegevuslubade kohta on esitatud käesoleva aruande II lisas.

Enamikus liikmesriikides, kes teatasid tühistamise ja peatamise põhjustest, tühistati või peatati tegevusload peamiselt tegevusloa / ühenduse tegevusloa aegumise ja ettevõtja likvideerimise tõttu või ettevõtja taotlusel.

Hispaania märkis siiski, et lubade tühistamise või peatamise peamine põhjus on kutsealal tegutsemise nelja nõude täitmata jätmine (47 719 tühistamist sellel alusel). Rootsis oli peamine tühistamis põhjus stabiilse ja tõhusa toimimise nõude täitmata jätmine (1 514 sellekohast tühistamist), nii oli see ka Eestis (167) ja Sloveenias (55). Ühendkuningriigis oli peamine tühistamis põhjus hea maine puudumine (466 sellekohast tühistamist ja peatamist).

3. Ametialase pädevuse tunnistused

Ametialase pädevuse tunnistusi, mis tõendavad sõidukijuhi kandidaatide edukalt läbitud kirjalikke ja suulisi eksameid, väljastavad pädevad asutused ja need kujutavad endast ametialase pädevuse tõendit, nagu on sätestatud määruse (EÜ) nr 1071/2009 artiklis 8.

Kahekümne viie liikmesriigi¹⁹ esitatud teabe kohaselt väljastati aruandeperioodil 477 761 ametialase pädevuse tunnistust. See arv hõlmab eksami alusel väljastatud tunnistusi, mis on antud välja määruse (EÜ) nr 1071/2009 artikli 8 kohase eksami alusel ja töökogemuse tunnustamise kaudu nimetatud määruse artiklis 9 nimetatud erandi põhjal.

Sellel aruandeperioodil anti Euroopa Liidus suurim osa tunnistustest Hispaanias (388 218), kellele järgnesid Madalmaad (25 597), Rumeenia (20 960), Poola (7 100) ja Prantsusmaa (6 616). Üksikasjalikud andmed on esitatud käesoleva aruande III lisas.

4. Tegevusalal sobimatuks kuulutatud veokorraldajad

Määruse (EÜ) nr 1071/2009 artiklis 14 on sätestatud, et kui veokorraldaja kaotab oma hea maine, kuulutab pädev asutus veokorraldaja sobimatuks juhtima ettevõtja veotegevust.

Sobimatuks kuulutamist esines kümnes aruande esitanud liikmesriigis: Austria (3), Belgia (5), Taani (82), Saksamaa (5), Hispaania (17), Eesti (11), Soome (15), Itaalia (72), Rootsi (49) ja Ühendkuningriik (253). Liikmesriikide esitatud andmed on käesoleva aruande II lisas.

5. Teabevahetus

¹⁸ Malta, Ungari ja Küpros selle punkti kohta andmeid ei esitanud.

¹⁹ Austria, Belgia, Bulgaaria, Tšehhi Vabariik, Saksamaa, Taani, Eesti, Kreeka, Hispaania, Soome, Prantsusmaa, Horvaatia, Ungari, Iirimaa, Itaalia, Leedu, Läti, Malta, Madalmaad, Poola, Portugal, Rumeenia, Rootsi, Sloveenia ja Slovakkia.

Määruse (EÜ) nr 1071/2009 artikli 16 kohaselt peab iga liikmesriik riiklikku registrit autoveo-ettevõtjate kohta, kellele on antud luba tegutseda autoveo-ettevõtja tegevusalal. Nendesse registritesse sisestatavate andmete miinimumnõuded ja ühiseeskirjad registrite omavahelise ühendamise kohta Euroopa autoveo-ettevõtjate registri (European Register of Road Transport Undertakings, ERRU) kaudu on esitatud komisjoni otsuses (EL) 2016/480²⁰. Eelkõige hõlmavad need andmed veoettevõtjate head mainet, toimepandud raskeid rikkumisi ja teavet ühenduse tegevuslubade kohta.

Kooskõlas määruse (EÜ) nr 1071/2009 artikli 16 lõikega 5 nähti järgmise sammuna ette ERRU loomine, et soodustada pädevate asutuste koostööd Euroopa autoveoalaste õigusaktide piiriülese jõustamise edasisel tõhustamisel. ERRU register peaks lihtsustama piiriülest jõustamist, muutes seda kulutõhusamaks tingimusel, et kõik liikmesriigid on ühendatud ja nad kasutavad süsteemi tõhusalt, vahetades nende andmebaasidest pärinevaid kvaliteetseid andmeid. Riiklike registrite omavaheline ühendatus tuli tagada hiljemalt 31. detsembriks 2012.

Vaatamata märkimisväärsetele viivitustele mõnes liikmesriigis on nüüdseks kõik liikmesriigid oma riiklikud autoveo-ettevõtjate registrid omavahel ühendanud.

Mitu liikmesriiki märkisid, et ERRUs osalemine tõi kaasa parema koostöö ja teabevahetuse liikmesriikide vahel ning suurendas nende riiklike elektrooniliste registrite tõhusust. Märkimisväärsel hulgal teabevahetust raskete rikkumiste ja hea maine kohta on registreeritud Belgias, Tšehhi Vabariigis, Saksamaal, Eestis, Horvaatias, Itaalias, Lätis, Sloveenias ja Rootsis. Suurem osa nendest teabevahetuse juhtudest puudutab teise liikmesriiki saadetud ja teisest liikmesriigist saadud taotlusi kontrollida head mainet. Märkimisväärne on, et teabevahetuse maht on eelmise aruandeperioodiga võrreldes märkimisväärselt kasvanud²¹. See näib osutavat sellele, et riiklike elektrooniliste registrite omavahel ühendamise lõpuleviimine ergutab ERRUd enam kasutama ja liikmesriigid üldiselt kasutavad platvormi üha rohkem ja rohkem. Liikmesriikide esitatud andmed on käesoleva aruande IV lisas.

IV. Järeldused

Käesolevas aruandes antakse ülevaade teabest, mille liikmesriigid esitasid autoveo-ettevõtja tegevusalal tegutsemist käsitleva määruse (EÜ) nr 1071/2009 artikli 26 alusel. See teave hõlmab määruse (EÜ) nr 1071/2009 liikmesriikides rakendamise aspekte, mis on loetletud selle määruse artikli 26 lõikes 1, ajavahemikul 1. jaanuarist 2015 kuni 31. detsembrini 2016.

Liikmesriikide esitatud andmete kvaliteet ja esitamise õigeaegsus erinesid märgatavalt ning see mõjutas käesoleva aruande üldist kvaliteeti. Mõningate andmete puudumise tõttu määruse teatavate aspektide kohta ei olnud võimalik esitada selles aruandes määruse (EÜ) nr 1071/2009 rakendamise täielikku analüüsi. Nii aruande esitanud liikmesriikide arv kui ka esitatud andmete põhjalikkus on eelmise aruandeperioodiga võrreldes siiski oluliselt suurenenud.

²⁰ Komisjoni 1. aprilli 2016. aasta rakendusmäärus (EL) 2016/480, millega kehtestatakse autoveo-ettevõtjate riiklike elektrooniliste registrite omavahelist ühendamist käsitlevad ühiseeskirjad ja tunnistatakse kehtetuks määrus (EL) nr 1213/2010 (ELT L 87, 2.4.2016, lk 4).

²¹ Vaatamata asjaolule, et mitu liikmesriiki ei esitanud andmeid eelmisel aruandeperioodil toimunud teabevahetuse kohta, on kahe aruandeperioodi vaheline kasv väga suur.

Tuleb rõhutada, et liikmesriikidevahelise halduskoostöö süsteem on käesoleva aruande koostamise ajaks väga palju edasi arenenud. Komisjon toetab ka selle edasist täiustamist, et hoogustada määruse (EÜ) nr 1071/2009 järjekindlat ja tõhusat rakendamist kõikides ELi liikmesriikides.

Komisjon tuletab liikmesriikidele meelde nende kohustust esitada nõutud tähtaja jooksul täielik aruanne, mis sisaldab kõiki määruse (EÜ) nr 1071/2009 artikli 26 lõikes 1 loetletud andmeelemente, et oleks võimalik koostada täiemahuline aruanne ja vältida Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 258 kohaseid rikkumismenetlusi. Samuti kutsub komisjon liikmesriike üles kasutama riiklike aruannete järjepidevuse huvides aruande standardvormi.