

Bryssel 18.2.2019
COM(2019) 84 final

KOMISSION KERTOMUS EUROOPAN PARLAMENTILLE JA NEUVOSTOLLE

maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamisen edellytyksiä koskevista yhteisistä säännöistä annetun asetuksen (EY) N:o 1071/2009 tiettyjen säännösten täytäntöönpanosta 1. tammikuuta 2015 ja 31. joulukuuta 2016 välisenä aikana

I. Johdanto

Tässä kertomuksessa käsitellään maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamista jäsenvaltioissa, ja kertomuksen tavoitteena on varmistaa maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamisen edellytyksiä koskevista yhteisistä säännöistä ja neuvoston direktiivin 96/26/EY kumoamisesta 21 päivänä lokakuuta 2009 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1071/2009¹, jäljempänä 'asetus (EY) N:o 1071/2009', soveltamisen tiiviimpi valvonta. Tätä asetusta sovelletaan kaikkiin EU:hun sijoittautuneisiin yrityksiin, jotka harjoittavat tai joiden tarkoituksena on ryhtyä harjoittamaan maantieliikenteen harjoittajan ammattia. Maantieliikenteen harjoittajan ammatilla tarkoitetaan sekä maanteiden tavaraliikenteen harjoittajan ammattia² että maanteiden henkilöliikenteen harjoittajan ammattia³. Tiettyt yritysluokat, kuten sellaiset, jotka käyttävät moottoriajoneuvoja, joiden kokonaismassa on alle 3,5 tonnia, eivät kuulu asetuksen soveltamisalaan⁴. Asetuksessa (EY) N:o 1071/2009 määritellään maanteiden tavaraliikenteen harjoittajan ammattiin ja maanteiden henkilöliikenteen harjoittajan ammattiin pääsyä koskevat yhteiset säännöt.

Asetuksen 3 artiklan mukaan yrityksellä, joka harjoittaa maantieliikenteen harjoittajan ammattia, on oltava tosiasiallinen ja pysyvä toimipaikka jossain jäsenvaltiossa ja hyvä maine sekä asianmukainen vakavaraisuus ja vaadittava ammatillinen pätevyys. Lisäksi asetuksen 4 artiklassa maantiekuljetusyritykset veloitetaan nimeämään liikenteestä vastaava henkilö, jolla oleva ammatillisesta pätevyydestä annettu todistus vahvistaa, että henkilöllä on tarvittavat taidot ja tiedot, jotta hän voi johtaa yrityksen kuljetustoimintoja kaikkien oikeudellisten ja toimialan vaatimusten mukaisesti sekä tosiasiallisesti ja yhtäjaksoisesti. Jäsenvaltioilla on velvollisuus tarkistaa, että kuljetusyritykset täyttävät asetuksessa (EY) N:o 1071/2009 säädetyt edellytykset. Lisäksi hyvin järjestetty jäsenvaltioiden välinen hallinnollinen yhteistyö on avainasemassa parannettaessa Euroopan unionissa toimivien yritysten valvonnan tehokkuutta.

Asetuksen (EY) N:o 1071/2009 26 artiklan 1 kohdassa vahvistetaan jäsenvaltioiden ja komission kertomuksille seuraavat määräajat:

- Jäsenvaltioiden on asetuksen soveltamisen alkamispäivästä lähtien laadittava joka toinen vuosi kertomus toimivaltaisten viranomaisten toiminnasta ja toimitettava se komissiolle asetuksen 26 artiklan mukaisesti.

¹ EUVL L 300, 14.11.2009, s. 51.

² Asetuksen 2 artiklan 1 kohdan mukaan "maanteiden tavaraliikenteen harjoittajan ammatilla" tarkoitetaan yrityksen moottoriajoneuvoilla tai ajoneuvoyhdistelmillä toisen lukuun tai palkkiota vastaan harjoittamaa tavarankuljetusta.

³ Asetuksen 2 artiklan 2 kohdan mukaan "maanteiden henkilöliikenteen harjoittajan ammatilla" tarkoitetaan yrityksen harjoittamaa toimintaa joko suuren yleisön tai tiettyjen 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 Asetuksen 1 artiklan 4 kohdan mukaan "jäsenvaltiot voivat kuitenkin alentaa tätä rajaa joko kaikkien tai joidenkin maantiekuljetusluokkien osalta".

- Komission olisi laadittava jäsenvaltioiden toimittamien tietojen pohjalta joka toinen vuosi kertomus, joka toimitetaan Euroopan parlamentille ja neuvostolle.

Jäsenvaltioiden toimittamat kansalliset kertomukset ovat olennainen panos komission kertomukseen. Asetuksen 26 artiklassa määritellään, mitä tietoja kansallisiin kertomuksiin olisi sisällytettävä:

- ”a) katsaus toimialasta hyvän maineen, vakavaraisuuden ja ammatillisen pätevyyden kannalta;
- b) annettujen lupien määrä tyypeittäin ja vuosittain, määräajaksi tai kokonaan peruutettujen lupien määrä, ammatin soveltumattomaksi julistamisten määrä sekä näiden päätösten perustelut;
- c) kunakin vuonna myönnettyjen ammatillista pätevyyttä osoittavien todistusten määrä;
- d) keskeiset tilastot kansallisista sähköisistä rekistereistä ja siitä, miten toimivaltaiset viranomaiset ovat niitä käyttäneet; ja
- e) katsaus tiedonvaihdosta toisten jäsenvaltioiden kanssa 18 artiklan 2 kohdan mukaisesti ja erityisesti toisille jäsenvaltioille vuosittain ilmoitettujen rikkomisten ja saatujen vastausten määrä sekä 18 artiklan 3 kohdan mukaisesti vuosittain esitettyjen pyyntöjen ja saatujen vastausten määrä.”

Tässä kertomuksessa käsitellään kansallisten tietojen laatua ja tietojen toimittamisen oikea-aikaisuutta (II jakso) sekä analysoidaan jäsenvaltioiden toimittamia kertomuksia (III jakso). Kertomuksen IV jaksossa esitetään johtopäätökset.

II. Tietojen toimittaminen

Tämä on kolmas asetuksen (EY) N:o 1071/2009 mukainen kertomus, ja se kattaa 1. tammikuuta 2015 ja 31. joulukuuta 2016 välisen ajanjakson. Ensimmäinen kertomus⁵ kattoi 4. joulukuuta 2011 (päivä, jona asetusta alettiin soveltaa) ja 31. joulukuuta 2012 välisen ajanjakson. Toinen kertomus⁶ kattoi 1. tammikuuta 2013 ja 31. joulukuuta 2014 välisen ajanjakson. Nykyinen raportointikausi on sovitettu ajallisesti yhteen tieliikenteen sosiaalilainsäädännön täytäntöönpanoa koskevan kertomuksen⁷ kanssa, kuten asetuksen (EU) N:o 1071/2009 26 artiklan 2 kohdassa edellytetään. Synkronoinnin ansiosta jäsenvaltiot ja sidosryhmät saavat yhdenmukaisen yleiskuvan alan sisämarkkinoiden toiminnasta ja sosiaalilainsäädännöstä samalta raportointikaudelta.

⁵ COM(2014) 592 final, 25.9.2014.

⁶ COM(2017) 116 final, 7.3.2017.

⁷ Kertomuksesta säädetään tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta ja neuvoston asetusten (ETY) N:o 3821/85 ja (EY) N:o 2135/98 muuttamisesta sekä neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3820/85 kumoamisesta 15 päivänä maaliskuuta 2006 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 561/2006 17 artiklassa (EUVL L 102, 11.4.2006, s. 1).

Kaikki jäsenvaltiot toimittivat kansallisen kertomuksensa asetuksen (EU) N:o 1071/2009 26 artiklan sisältämän, kertomuksen laatimista koskevan velvollisuuden mukaisesti. Tämä on parannus verrattuna edelliseen raportointikauteen, jolloin kuusi jäsenvaltiota jätti kertomuksensa toimittamatta. Eräät jäsenvaltiot toimittivat tiedot kuitenkin huomattavasti myöhemmin kuin 30. syyskuuta 2017, joka oli asetettu määräajaksi, mikä vaikutti tämän komission kertomuksen valmistelun aikatauluun. Useista kertomuksista puuttui joitakin vaadittuja tietoja, eikä kattavaa analyysiä näin ollen voitu tehdä.

Johdonmukaisuuden vuoksi ja jotta toimivaltaisten kansallisten viranomaisten olisi helpompi täyttää kertomuksen laatimista koskeva velvollisuutensa, komission yksiköt ehdottivat jäsenvaltioille vuonna 2015 vakiolomaketta, jota nämä voisivat käyttää toisesta raportointikaudesta alkaen. Lähes kaikki jäsenvaltiot, jotka toimittivat kansallisen kertomuksen, käyttivät vakiolomaketta.

Koska jäsenvaltiot, jotka toimittivat kertomuksen nykyisellä raportointikaudella, eivät ole samoja kuin ne jäsenvaltiot, jotka toimittivat kertomuksen edellisillä raportointikausilla, ja koska toimitetut tiedot olivat pirstaleisia, vertailu näiden kahden raportointikauden välillä ei johtaisi merkityksellisiin päätelmiin.

Komission 31. toukokuuta 2017 hyväksymien tieliikennealoitteiden⁸ yhteydessä toteutettiin asetusten (EY) N:o 1071/2009 ja (EY) N:o 1072/2009 jälkiarviointia koskeva tutkimus⁹. Lisäksi komissio hyväksyi valmisteluasiakirjan asetusten (EY) N:o 1071/2009 ja (EY) N:o 1072/2009 tarkistamista koskevasta vaikutustenarvioinnista¹⁰. Tässä kertomuksessa käytetään tutkimuksen ja vaikutustenarvioinnin tietoa soveltuvin osin.

III. Maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamista koskevien tietojen analyysi

1. Katsaus maantieliikenteen toimialasta hyvän maineen, vakavaraisuuden ja ammatillisen pätevyyden kannalta

Tässä osassa esitetään kansalliset vaatimukset, tarkastusten järjestäminen, säännösten noudattamisen taso ja kohdatut vaikeudet jäsenvaltioiden toimittamien tietojen pohjalta. Jäsenvaltioiden laatimien kertomusten pirstaleisuuden vuoksi tämä katsaus ei ole kattava. Jäsenvaltioiden kertomuksia on tarvittaessa täydennetty edellä mainitun arviointitutkimuksen tiedoilla.

Useissa jäsenvaltioissa sovelletaan asetuksen (EY) N:o 1071/2009 3 artiklan 2 kohdan sallimalla tavalla neljän asetuksessa säädetyn vaatimuksen (tosiasiallinen ja pysyvä toimipaikka, hyvä maine, asianmukainen vakavaraisuus ja vaadittava ammatillinen pätevyys) lisäksi kansallisia vaatimuksia, jotka hakijan on täytettävä voidakseen harjoittaa maantieliikenteen harjoittajan ammattia. Esimerkiksi Slovakia oli lisännyt vaatimuksen, jonka mukaan liikenteestä vastaavan henkilön vähimmäisikä on 21 vuotta. Itävalta oli lisännyt edellytyksen, jonka mukaan maantieliikenteen harjoittajilla on oltava muualla kuin tien

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

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>

varressa sijaitsevia pysäköintipaikkoja samassa kunnassa taikka toisessa kunnassa samalla tai rajanaapurina olevalla hallintoalueella. Espanjassa oli lisätty vaatimus, jonka mukaan hakijoilla on oltava kolme ajoneuvoa, jotka edustavat vähintään yhtä 60 tonnin hyötykuormaa¹¹. Belgia, Kreikka, Suomi, Italia, Latvia, Alankomaat, Ruotsi, Tšekki ja Ranska olivat päättäneet laajentaa maantiekuljetusyrityksen harjoittajan ammattiin pääsyä koskevat säännöt koskemaan ainakin osittain maanteiden rahdinkuljettajia, joiden käyttämien ajoneuvojen sallittu kokonaismassa on enintään 3,5 tonnia¹².

Jäsenvaltioiden välillä on suuria eroja sen suhteen, kuinka ne tarkastavat, että asetuksessa säädettyjä neljää tieliikenteen harjoittajan ammattiin pääsyä koskevaa vaatimusta on noudatettu, ja kuinka usein tarkastuksia suoritetaan.

Viro raportoi, että asetuksen vaatimusten noudattamista koskevat tarkastukset suoritetaan riskiperusteisen järjestelmän mukaisesti ja että ne kohdistuvat pääasiassa yrityksiin, joiden riski syyllistyä vakaviin tai toistuviin tieliikennesääntöjen rikkomisiin on kohonnut.

Irlannissa hyvää mainetta, vakavaraisuutta ja ammatillista pätevyyttä koskevia tarkastuksia suoritetaan vähintään joka viides vuosi osana kunkin yrityksen luvan uusimisprosessia. Lisäksi tietyt toiminnanharjoittajat, joihin liittyvän riskin katsotaan olevan hyvin suuri tai jotka tulevat toimivaltaisen viranomaisen tietoon, voidaan tarkastaa useammin. Hyvä maine tarkastetaan tutkimalla liikenteestä vastaavan henkilön ja muiden asiaankuuluvien henkilöiden taustat kansallisen poliisin tutkimuspalvelun avulla. Tutkimuspalvelu antaa toimivaltaiselle viranomaiselle tuomioista luettelon, jota voidaan käyttää hyvän maineen määrittämiseen. Liikenneluvan viisi vuotta kestävä voimassaolon aikana toiminnanharjoittajan ei yleensä tarvitse toimittaa lisätietoja liikenneluvan myöntäneelle viranomaiselle. Lisätietojen toimittaminen on tarpeen vain siinä tapauksessa, että viranomainen on havainnut kyseiseen toiminnanharjoittajaan liittyvän riskin.

Latviassa vakavaraisuusvaatimuksen noudattaminen tarkastetaan yritysrekisterin toimittamista vuosikertomuksista saatujen tietojen perusteella. Lisäksi vaatimustenmukaisuus tarkastetaan jokaisen neljän vaatimuksen osalta ennen kuin lupa kuljetustoimintaan myönnetään. Suurin osa lupien väliaikaisista peruutuksista tapahtuu verotarkastusviranomaisen pyynnöstä niissä tapauksissa, joissa kyseinen viranomainen on päättänyt keskeyttää määräajaksi kuljetusyrityksen liiketoiminnan. Koska Latviassa oikeaksi todistetut jäljennökset yhteisön liikenneluvista ja kansallisista liikenneluvista myönnetään jokaiselle ajoneuvolle erikseen ja koska luvan saa enintään kahdeksitoista kuukaudeksi, tapauksissa, joissa neljää vaatimusta ei ole noudatettu, oikeaksi todistettuja jäljennöksiä yhteisön liikenneluvista ja kansallisista liikenneluvista ei uusita. Hyvä maine tarkastetaan liikenteestä vastaavan henkilön, yrityksen ja yrityksen hallituksen jäsenten osalta. Liikenteestä vastaavan henkilön tai yrityksen hallituksen jäsenen vaihtuessa jokaisen uuden henkilön hyvä maine tarkastetaan. Latvian valvontaviranomaiset ilmoittivat vaikeuksista määrittellä, täyttyykö vakavaraisuusvaatimus vakuutuksen osalta, sillä asetuksessa (EY) N:o 1071/2009 ei kuvata yksityiskohtaisesti riskejä, joiden varalta kuljetusyrityksen on oltava vakuutettu.

¹¹ Tämä kansallinen vaatimus ei ole kuitenkaan asetuksessa säädettyjen edellytysten mukainen, minkä vuoksi Espanjan oli kumottava vaatimus Euroopan unionin tuomioistuimen 8 päivänä helmikuuta 2018 antaman tuomion nojalla (unionin tuomioistuimen tuomio asiassa C-181/17 – Euroopan komissio v. Espanja).

¹² Ks. alaviitteessä 10 mainitun vaikutustenarvioinnin taulukko 4.

Belgiassa ensimmäiset tosiasiallista ja pysyvää toimipaikkaa koskevat tarkastukset tehdään Belgian yritystietopankin (*Banque-Carrefour des Entreprises / Kruispuntbank van Ondernemingen*) tietojen pohjalta sen jälkeen, kun uusi yhteisön liikennelupa on myönnetty. Tämän jälkeen tarkastuksen järjestämisestä vastaa Belgian tarkastusviranomainen. Toimipaikkaa koskeva tarkastus suoritetaan myös pyydettyä tai siinä tapauksessa, jos yrityksen tiedetään rikkoneen liikennelakia. Maineen palautusta koskeva menettely toteutetaan kahden vuoden kuluttua ”liikenteen alan rikkomuksesta” seuranneesta hyvämaineisuuden menetyksestä.

Espanjassa käytetään kahta menetelmää tieliikenteen harjoittajan ammattiin pääsyä koskevien arviointiperusteiden valvonnassa. Ensimmäinen menetelmä on pyytää yritystä toimittamaan asiakirjat, jotka todistavat, että yritys täyttää asetetut neljä vaatimusta. Toiseen menetelmään kuuluvat tarkastajien suorittamat tarkastukset yrityksen tiloissa. Espanjassa maantiekuljetusyritysten on haettava luvan uusimista joka toinen vuosi, joten vaatimustenmukaisuus tarkastetaan kahden vuoden välein. Lisäksi joka vuosi suoritetaan tarkastuksia, joilla varmistetaan, että ne yritykset, joiden lupaa ei ole uusittu, eivät harjoita liikennetoimintaa.

Puolassa toimii 400 tarkastajaa, jotka vastaavat tienvarsitarkastuksista ja maanteiden rahdinkuljettajien toimitiloissa tehtävistä tarkastuksista. Tarkastajien keräämät tiedot toimitetaan kansainväliselle liikennevirastolle ja paikallisille viranomaisille, jotka myöntävät yhteisön liikenneluvat ja tarkastavat, että asetuksessa (EY) N:o 1071/2009 säädetyt neljä vaatimusta on noudatettu. Puolassa tosiasialliseksi ja pysyväksi toimipaikaksi katsotaan paikka, jossa on asiaankuuluvat tekniset välineet ja laitteet, jotta liikennetoimintaa voidaan harjoittaa jäsenmäärällä ja jatkuvalla tavalla. Tällaiseen toimintaan kuuluu vähintään yksi seuraavista: pysäköintipaikka, purkualue, ajoneuvojen huoltoa varten tarvittava välineistö.

Saksassa oli käytössä ainoastaan alueellisen tason riskiluokitusjärjestelmä, mutta heinäkuusta 2014 otettiin käyttöön valtakunnallinen riskiluokitusjärjestelmä. Rikkomuksille annetaan seuraavat luokitukset: 5 pistettä (vakavin rikkomus), 3 pistettä (vakavampi/vakava rikkomus) tai 1 piste (muut rikkomukset). Yritys luokitellaan riskiyritykseksi, jos sille on kerääntynyt joko 5 pistettä (kun käytössä on enintään 10 ajoneuvoa), 8 pistettä (enintään 50 ajoneuvoa) tai 11 pistettä (yli 50 ajoneuvoa).

Yhdistyneen kuningaskunnan liikennevirastolla (*Driver and Vehicle Standards Agency*) on ollut vuodesta 2006 asti käytössä OCRS-järjestelmä (*Operator Compliance Risk Score*). Järjestelmää paranneltiin vuonna 2012, jotta sen ennustavuus parantuisi. OCRS-järjestelmä kerää tiedot liikennekelpoisuuteen liittyvistä rikkomuksista, jotka korreloidaan muiden rikkomusten kanssa.

Tanskassa kaikki uudet hakijat, joka hakevat kansallista liikennelupaa tai yhteisön liikennelupaa, tarkastetaan asianmukaisen vakavaraisuuden, ammatillisen pätevyyden, velan ja pysyvän toimipaikan osalta. Hyvän maineen tarkastus suoritetaan vain siinä tapauksessa, jos poliisi on ilmoittanut ongelmasta tai jos on olemassa muita viitteitä siitä, että asiassa saattaa olla ongelma. Tiedot rikkomuksista rekisteröidään viideksi vuodeksi, ja ne sisältävät poliisin tienvarsitarkastusten yhteydessä havaitsemat rikkomiset. Tanskan viranomainen tarkastaa yleensä kaikki uudet hakijat sekä noin 250 olemassa olevaa tieliikennetoiminnan harjoittajaa. Nämä valitaan tarkastukseen riskiluokitusjärjestelmän tietojen perusteella.

Toiminnanharjoittajien on lähtökohtaisesti noudatettava 150 000 Tanskan kruunun (noin 20 000 euron) vakavaraisuusvaatimusta saadakseen kaksi ensimmäistä lupaa. Asetuksessa (EY) N:o 1071/2009 kuitenkin vaaditaan vararahastoja ainoastaan 9 000 euron arvosta ensimmäisen ajoneuvon osalta ja 5 000 euron arvosta kunkin sen lisäksi käytetyn ajoneuvon osalta¹³. Tanskassa kunkin lisäajoneuvon osalta vaaditaan 40 000 Tanskan kruunua (noin 5 400 euroa). Tämän lisäksi yrityksellä ei saa olla rästejä valtiolle yli 50 000 Tanskan kruunun (noin 6 700 euron) arvosta. Tanskan liikenneviranomainen tarkistaa yrityksen tilanteen Tanskan veroviranomaisilta varmistaessaan yrityksen asianmukaisen vakavaraisuuden.

Romaniassa on käytössä rikkomuksia koskeviin tarkastuksiin kohdentuva riskiluokitusjärjestelmä, jossa otetaan huomioon jokaisen kuljetusyrityksen kaikki liikenne rikkomukset. Jos yritys avaa sivuliikkeen, tarkastetaan, täyttääkö se tosiasiallisen ja pysyvän toimipaikan vaatimuksen.

Alankomaissa kansallisista ja kansainvälisistä tieliikennekuljetuksista vastaava Alankomaiden tavaraliikennejärjestö (NIWO) on kehittänyt menetelmän, jonka avulla voidaan havaita ne liikenteenharjoittajat, joiden osalta asianmukaisen vakavaraisuuden vaatimus on vaarassa jäädä täyttymättä. Riskiryhmään kuuluvia liikenteenharjoittajia seurataan tarkasti. Jos riskiryhmään kuuluva liikenteenharjoittaja ei pysty täyttämään asianmukaisen vakavaraisuuden vaatimusta asetuksen (EY) N:o 1071/2009 13 artiklassa asetettujen aikarajojen kuluessa, yhteisön liikennelupa peruutetaan. Tässä menetelmässä liikenteenharjoittajien on täytettävä asianmukaisen vakavaraisuuden vaatimus koko yhteisön liikenneluvan voimassaoloajan eikä ainoastaan hakuajaksi. Riskiluokitus on käytössä myös vaadittavan ammatillisen pätevyyden osalta. Toimitettujen tietojen mukaan NIWO ei toistaiseksi ole peruuttanut lupaa määräajaksi tai kokonaan hyvämaineisuutta koskevan vaatimuksen perusteella.

Suomessa riskiluokitusjärjestelmä on yhteydessä hyvää mainetta koskeviin tarkastuksiin. Hyvän maineen järjestelmällisen tarkastamisen kaikkien asianomaisten henkilöiden osalta katsotaan olevan vaativa tehtävä, minkä vuoksi riskiarvioita nimenomaan tarvitaan.

Luxemburgissa talousministeriö suorittaa tarkastuksia ennen luvan myöntämistä varmistaakseen, että jokaista neljää vaatimusta on noudatettu. Hyvää mainetta koskevia tarkastuksia suoritetaan myös silloin, kun luvan haltijalla on taloudellisia vaikeuksia, esimerkiksi maksukyvyttömyys- tai konkurssitilanteessa, jolloin tavoitteena on suojella sopimuskumppaneita. Hyvää mainetta, vakavaraisuutta, ammatillista pätevyyttä sekä tosiasiallista ja pysyvää toimipaikkaa koskevia tarkastuksia suoritetaan myös silloin, kun luvan haltija hakee uutta lupaa, esimerkiksi kun toimintaa laajennetaan uudelle alalle ja hakija tarvitsee tätä varten lisäluvan.

Koska tosiasiallista ja pysyvää toimipaikkaa koskevien tarkastusten katsotaan vievän muita tarkastuksia enemmän resursseja, useat valvontaviranomaiset painottavat näihin tarkastuksiin liittyvien vaikeuksien osalta tarkastusten vaativuutta ja sitä, ettei kaikkien kyseisessä jäsenvaltiossa rekisteröityjen tieliikenneyritysten valvontaan ole hallinnollisia valmiuksia.

Ainoastaan kaksi jäsenvaltiota toimitti tietoja maanteiden liikenteenharjoittajan ammattiin pääsulle asettuja neljää vaatimusta koskevien tarkastusten määrästä: Virossa suoritettiin 80

¹³ Ks. asetuksen 7 artiklan 1 kohta.

hyvää mainetta koskevaa tarkastusta ja 80 ammatillista pätevyyttä koskevaa tarkastusta vuosina 2015 ja 2016. Ruotsissa hyvää mainetta koskevia tarkastuksia suoritettiin 131.

2. Luvat

Asetuksen (EY) N:o 1071/2009 2 artiklassa luvalla harjoittaa maantieliikenteen harjoittajan ammattia tarkoitetaan ”hallinnollista päätöstä, jolla tässä asetuksessa säädetty edellytykset täyttävälle yritykselle annetaan lupa harjoittaa maantieliikenteen harjoittajan ammattia”.

”Hallinnollisten päätösten” oikeudellinen luonne vaihtelee jäsenvaltiosta toiseen. Hallinnollinen päätös voi olla ennakkoedellytys kansallisen liikenneluvan saamiselle ja/tai yhteisön liikenneluvan saamiselle kansainvälisten kuljetusten suorittamiseksi; se voi olla kansallista kuljetuslupaa vastaava lupa tai se voi tarkoittaa yhdellä luvalla myönnettyä kansallista ja kansainvälistä liikennelupaa.

Esimerkiksi Bulgariassa ja Liettuassa on neljä erityyppistä lupaa (kansallinen matkustajaliikennelupa, kansallinen tavaraliikennelupa, yhteisön liikennelupa matkustajaliikenteelle ja yhteisön liikennelupa tavaraliikenteelle). Sen sijaan Bulgariassa myönnetään vain yksi asiakirja (eli lupa), joka oikeuttaa kansallisen ja kansainvälisen kuljetusliikenteen harjoittamisen.

Belgiassa myönnetään ainoastaan yhteisön liikennelupia, jotka oikeuttavat joko matkustajaliikenteen tai tavaraliikenteen harjoittamiseen.

Vuodesta 2012 alkaen Virossa perustettujen yritysten, joiden tarkoituksena on toimia maantieliikenteen markkinoilla, on haettava yhteisön liikennelupaa, joka on ainoa kyseisessä jäsenvaltiossa käytössä oleva lupatyyppejä.

Luxemburgissa on käytössä vain kaksi erityyppistä lupaa: toinen kansallisia kuljetuksia varten ja toinen kansainvälisiä kuljetuksia varten.

Romaniassa myönnetään ainoastaan yhteisön liikennelupia, jotka oikeuttavat joko matkustajaliikenteen tai tavaraliikenteen harjoittamiseen.

Yhdistyneessä kuningaskunnassa on käytössä kaksi pääasiallista lupatyyppejä matkustaja- ja tavaraliikenteelle: vakiomuotoiset kansalliset luvat ja kansainväliset luvat. Kansainvälinen lupa on niitä yrityksiä varten, jotka harjoittavat kansainvälistä liikennettä. Nämä yritykset vastaavat yhteisön liikenneluvan haltijoita. Lisäksi Yhdistyneessä kuningaskunnassa on asetuksen (EY) N:o 1071/2009 soveltamisalan ulkopuolisia lisäkatteita omaan lukuunsa liikennettä harjoittaville toiminnanharjoittajille. Lisäluokituksiin kuuluvat ne matkustajia kuljettavat organisaatiot, jotka eivät ole liikeyrityksiä ja joiden ei katsota toimivan toisen lukuun tai palkkiota vastaan, kuten koulut, hyväntekeväisyysjärjestöt ja erilaiset yhteisöt.

Koska maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamiseen tarvittavat luvat ovat erityyppisiä, jäsenvaltioiden toimittamia tietoja voidaan vertailla vain yleisellä tasolla. Useimmat jäsenvaltiot kuitenkin ilmoittivat, mikä oli luvan saaneiden toimijoiden kokonaismäärä 31. joulukuuta 2016. Määrä toimii viitearvona myönnettyjen, määräajaksi peruutettujen tai kokonaan peruutettujen lupien määriä koskeville tiedoille. Itävallassa on 11 499 luvan saanutta toimijaa (tavara- ja henkilöliikenteessä), Belgiassa luvan saaneita

toimijoita on 9 007, Bulgariassa on 13 354 toimijaa, Kyproksella 2 945, Tšekissä 24 482, Saksassa 51 127, Tanskassa 5 618, Virossa 3 330, Kreikassa 12 187¹⁴, Espanjassa 96 237, Suomessa 15 941, Ranskassa 128 319, Unkarissa 13 267, Kroatiaassa 601, Irlannissa 5 585, Italiassa 105 560, Liettuassa 866, Luxemburgissa 497, Latviassa 4 313, Maltassa 684, Alankomaissa 13 172¹⁵, Puolassa 84 304, Portugalissa 8 674, Ruotsissa 17 608, Sloveniassa 5 811, Slovakiassa 8 564 ja Yhdistyneessä kuningaskunnassa 42 573. Koko EU:n alueella oli 608 212 tavaraliikenteen ja 77 913 henkilöliikenteen harjoittajaa.¹⁶

Suurin osa myönnettyistä luvista koskee maanteiden rahdinkuljettajia. Luvan saaneiden maanteiden rahdinkuljettajien prosenttiosuus verrattuna kaikkiin tiedot toimittaneissa jäsenvaltioissa luvan saaneisiin toiminnanharjoittajiin oli 89 prosenttia 31. joulukuuta 2016 (31. joulukuuta 2014 vastaava luku oli 88 prosenttia), kun taas henkilöliikenteen harjoittajia oli ainoastaan 11 prosenttia. Ainoa poikkeus oli Malta, jossa henkilöliikenteen harjoittajien määrä (596) ylitti selvästi maanteiden rahdinkuljettajien määrän (88), kun taas Ranskassa henkilöliikenteenharjoittajien prosenttiosuus oli merkittävästi korkeampi kuin EU:ssa keskimäärin (24 prosenttia).

2.1 Myönnetyt luvat

Toimitettujen tietojen perusteella voidaan todeta, että raportointikaudella kahdessakymmenessä neljässä jäsenvaltiossa¹⁷ myönnettiin 278 092 lupaa harjoittaa maanteiden henkilöliikenteen (25 788) ja tavaraliikenteen (252 304) harjoittajan ammattia.

Myönnettyjen lupien määrä vaihtelee Maltaan 27 luvasta Espanjan 122 790 lupaan. Tämän kertomuksen liitteessä I on yksityiskohtainen taulukko toimitetuista tiedoista.

Suurin osa luvista, jotka myönnettiin vuosina 2015 ja 2016, koskee maanteiden rahdinkuljettajia (yhteensä 91 prosenttia). Ainoastaan pieni osuus luvista koskee henkilöliikenteen harjoittajia (9 prosenttia).

2.2 Kokonaan ja määräajaksi peruutetut luvat

Kahdenkymmenenviiden jäsenvaltion¹⁸ ilmoittamien tietojen perusteella kokonaan tai määräajaksi peruutettujen lupien kokonaismäärä vuosina 2015 ja 2016 oli 130 998. Tietojen

¹⁴ Kreikka ja Alankomaat ilmoittivat ainoastaan tavaraliikenteen harjoittajien määrän.

¹⁵ Kreikka ja Alankomaat ilmoittivat ainoastaan tavaraliikenteen harjoittajien määrän.

¹⁶ Kolme jäsenvaltiota ei ilmoittanut henkilöliikenteen harjoittajien määrää, ja yksi jäsenvaltio ei ilmoittanut tavaraliikenteen harjoittajien määrää.

¹⁷ Itävalta, Portugali, Belgia, Bulgaria, Tšekki, Saksa, Tanska, Viro, Kreikka, Espanja, Suomi, Ranska, Kroatia, Irlanti, Italia, Luxemburg, Latvia, Malta, Alankomaat, Puola, Ruotsi, Slovenia, Slovakia ja Yhdistynyt kuningaskunta.

¹⁸ Malta, Unkari ja Kypros eivät toimittaneet tietoja pysyvästi tai väliaikaisesti peruutetuista luvista.

perusteella voidaan havaita, että eniten lupia peruutettiin kokonaan tai määräajaksi Espanjassa, jossa matkustaja- ja tavaraliikenteen lupia peruutettiin 76 534. Vaihteluvälin toisessa päässä lupia peruutettiin kokonaan tai määräajaksi vain vähän: Portugalissa kirjattiin 1, Irlannissa 7, Luxemburgissa 13 ja Romaniassa 15 peruutettua lupaa. Yksityiskohtaiset tiedot pysyvästi ja väliaikaisesti peruutetuista luvista esitetään tämän kertomuksen liitteessä II.

Suurimmassa osassa niistä jäsenvaltioista, jotka antoivat tietoja pysyvästi tai väliaikaisesti peruutetuista luvista, lupien peruttaminen johtui pääasiassa luvan tai yhteisön liikenneluvan voimassaoloajan päättymisestä, yrityksen joutumisesta selvitystilaan tai toiminnanharjoittajien pyynnöstä.

Tästä poiketen Espanja ilmoitti, että lupien pysyvän tai väliaikaisen peruuttamisen yleisin syy oli ammattiin pääsyyllä asetettujen neljän vaatimuksen noudattamatta jättäminen (tämän syyn perusteella peruutettiin pysyvästi 47 719 lupaa). Ruotsissa lupien pysyvän peruuttamisen yleisin syy oli tosiasiallista ja pysyvää toimipaikkaa koskevan vaatimuksen noudattamatta jättäminen (tämän syyn perusteella peruutettiin pysyvästi 1 514 lupaa). Samoin oli Virossa (167) ja Sloveniassa (55). Yhdistyneessä kuningaskunnassa lupien peruuttamisen yleisin syy oli hyvän maineen puuttuminen (tämän syyn perusteella peruutettiin pysyvästi ja väliaikaisesti 466 lupaa).

3. Ammatillisen pätevyyden osoittavat todistukset

Ammatillisen pätevyyden osoittavat todistukset, joilla vahvistetaan, että hakemuksen jättäneet kuljettajat ovat läpäisseet kirjallisen ja suullisen tutkinnon, myöntää toimivaltainen viranomainen, ja ne toimivat todisteena ammatillisesta pätevyydestä asetuksen (EY) N:o 1071/2009 8 artiklan mukaisesti.

Kahdenkymmenenviiden jäsenvaltion¹⁹ toimittamien tietojen mukaan raportointikaudella myönnettiin 477 761 ammatillista pätevyyttä osoittavaa todistusta. Tässä luvussa ovat mukana todistukset, jotka on myönnetty asetuksen (EY) N:o 1071/2009 8 artiklassa säädetyn tutkinnon perusteella ja kokemuksen tunnustamisen perusteella kyseisen asetuksen 9 artiklassa tarkoitetun tutkinnosta vapauttamisen mukaisesti.

Suurin osuus EU:ssa raportointikaudella myönnettyistä todistuksista oli Espanjalla (388 218), jonka jälkeen tulivat Alankomaat (25 597), Romania (20 960), Puola (7 100) ja Ranska (6 616). Yksityiskohtaiset tiedot on esitetty tämän kertomuksen liitteessä III.

4. Liikenteestä vastaavan henkilön julistaminen ammattiin soveltumattomaksi

Jos liikenteestä vastaava henkilö menettää hyvän maineensa, toimivaltaisen viranomaisen on asetuksen (EY) N:o 1071/2009 14 artiklan mukaisesti julistettava hänet soveltumattomaksi johtamaan yrityksen kuljetustoimintoja.

Ammattiin soveltumattomaksi julistamisia annettiin kymmenessä tiedot toimittaneessa jäsenvaltiossa: Itävallassa (3), Belgiassa (5), Tanskassa (82), Saksassa (5), Espanjassa (17),

¹⁹ Itävalta, Belgia, Bulgaria, Tšekki, Saksa, Tanska, Viro, Kreikka, Espanja, Suomi, Ranska, Kroatia, Unkari, Irlanti, Italia, Liettua, Latvia, Malta, Alankomaat, Puola, Portugali, Romania, Ruotsi, Slovenia ja Slovakia.

Virossa (11), Suomessa (15), Italiassa (72), Ruotsissa (49) ja Yhdistyneessä kuningaskunnassa (253). Jäsenvaltioiden toimittamat tiedot esitetään tämän kertomuksen liitteessä II.

5. Tietojenvaihto

Asetuksen (EY) N:o 1071/2009 16 artiklan mukaan kunkin jäsenvaltion on ylläpidettävä kansallista rekisteriä maantiekuljetusyrityksistä, joille on annettu lupa harjoittaa maantieliikenteen harjoittajan ammattia. Näihin rekistereihin syötettävien tietojen vähimmäisvaatimukset ja maantiekuljetusyritysten eurooppalaisen rekisterin (ERRU) avulla tehtävää rekisterien yhteenliittämistä koskevat yleiset säännöt määritetään komission päätöksessä (EU) 2016/480²⁰. Nämä tiedot kattavat erityisesti kuljetusyritysten hyvää mainetta, vakavia rikkomisia ja yhteisön liikennelupia koskevat tiedot.

ERRU perustettiin, jotta se helpottaisi kansallisten viranomaisten välistä yhteistyötä Euroopan tieliikennelainsäädännön rajatylittävän valvonnan tehostamiseksi asetuksen (EY) N:o 1071/2009 16 artiklan 5 kohdan mukaisesti. ERRUn avulla on tarkoitus yksinkertaistaa rajatylittävää lainvalvontaa ja parantaa sen kustannustehokkuutta. Edellytyksenä on, että kaikki jäsenvaltiot ovat yhteydessä toisiinsa ja että ne käyttävät järjestelmää tehokkaasti tietokantojensa sisältämien laadukkaiden tietojen vaihtamiseksi. Kansallisten rekistereiden yhteenliittäminen piti toteuttaa 31. joulukuuta 2012 mennessä.

Eräissä jäsenvaltioissa tapahtuneista huomattavista viivästyksistä huolimatta kaikki jäsenvaltiot ovat nyt liittäneet kansalliset sähköiset maantiekuljetusyritysrekisterinsä ERRUun.

Useat jäsenvaltiot ilmoittivat, että ERRUun liittymisen jälkeen jäsenvaltioiden välinen yhteistyö ja tiedonkulku sekä kansallisten sähköisten rekistereiden tehokkuus ovat parantuneet. Vakavia rikkomisia ja hyvää mainetta koskevasta tietojenvaihdosta on runsaasti rekisteröityä tietoa etenkin Belgiassa, Tšekissä, Saksassa, Virossa, Kroatiassa, Italiassa, Latviassa, Sloveniassa ja Ruotsissa. Suurin osa tästä tietojenvaihdosta koskee muiden jäsenvaltioiden lähettämiä ja vastaanottamia pyyntöjä hyvän maineen tarkistamiseksi. On huomionarvoista, että tietojenvaihdon määrä on kasvanut erittäin merkittävästi edelliseen raportointikauteen verrattuna²¹. Tämä vaikuttaa viittaavan siihen, että kaikkien kansallisten rekistereiden liittyminen ERRUun kannustaa käyttämään sitä enemmän ja että jäsenvaltiot ovat yleisesti ottaen alkaneet tehostaa alustan käyttöä. Jäsenvaltioiden toimittamat tiedot esitetään tämän kertomuksen liitteessä IV.

IV. Päätelmät

Tässä kertomuksessa esitetään yhteenveto jäsenvaltioiden asetuksen (EY) N:o 1071/2009 26 artiklan mukaisesti toimittamista tiedoista, jotka koskevat maanteiden liikenteenharjoittajan ammattiin pääsyn edellytyksiä. Nämä tiedot kattavat näkökohdat, jotka liittyvät asetuksen

²⁰ Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2016/480, annettu 1 päivänä huhtikuuta 2016, kansallisten sähköisten maantiekuljetusyritysrekisterien yhteenliittämistä koskevista yhteisistä säännöistä ja asetuksen (EU) N:o 1213/2010 kumoamisesta; EUVL L 87, 2.4.2016, s. 4.

²¹ Vaikka useat jäsenvaltiot eivät toimittaneet tietojenvaihtoa koskevia tietoja edellisellä raportointikaudella, tietojenvaihdon määrä on lisääntynyt erittäin merkittävästi näiden kahden raportointikauden välisenä aikana.

(EY) N:o 1071/2009 täytäntöönpanoon jäsenvaltioissa 1. tammikuuta 2015 ja 31. joulukuuta 2016 välisenä aikana ja jotka on lueteltu asetuksen (EY) N:o 1071/2009 26 artiklan 1 kohdassa.

Jäsenvaltioiden toimittamien tietojen laatu ja täsmällisyys vaihtelivat suuresti, mikä vaikutti tämän kertomuksen yleiseen laatuun. Koska joitakin tietoja tietyistä asetuksen näkökohdista puuttui, tämän kertomuksen puitteissa ei pystytty tekemään kattavaa analyysiä asetuksen (EY) N:o 1071/2009 säännösten täytäntöönpanosta. Kuitenkin sekä tietoja toimittaneiden jäsenvaltioiden että toimitettujen tietojen määrä lisääntyivät huomattavasti edelliseen raportointikauteen verrattuna.

On syytä korostaa, että tämän kertomuksen valmisteluun mennessä jäsenvaltioiden välinen hallinnollinen yhteistyö on edistynyt merkittävästi. Komissio kannattaa kuitenkin myös yhteistyön tiivistämistä entisestään, mikä parantaisi asetuksen (EY) N:o 1071/2009 johdonmukaista ja tehokasta täytäntöönpanoa kaikissa EU:n jäsenvaltioissa.

Komissio muistuttaa jäsenvaltioita niiden velvollisuudesta toimittaa täydellinen kertomus, joka sisältää kaikki asetuksen (EY) N:o 1071/2009 26 artiklan 1 kohdassa luetellut tiedot vaaditulta ajanjaksolta, jotta kertomuksesta tulisi kattava ja jotta vältettäisiin Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 258 artiklan mukaiset rikkomismenettelyt. Komissio myös kehottaa jäsenvaltioita käyttämään vakiomuotoista raportointilomaketta, jotta jäsenvaltioiden toimittamat tiedot olisivat johdonmukaiset.