EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 25.9.2014
COM(2014) 592 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 4 päivän joulukuuta 2011 ja 31 päivän joulukuuta 2012 välisenä aikana

(komission ensimmäinen kertomus maantieliikenteen harjoittajan ammattiin pääsyä koskevien tiettyjen säännösten täytäntöönpanosta jäsenvaltioissa)

I. Johdanto

Tämä kertomus käsittelee maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamista jäsenvaltioissa. Maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamisen edellytyksiä koskevista yhteisistä säännöistä ja neuvoston direktiivin 96/26/EY kumoamisesta 21 päivänä lokakuuta 2009 annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 1071/2009[1], jäljempänä ”asetus (EY) N:o 1071/2009”, sovelletaan kaikkiin EU:hun sijoittautuneisiin yrityksiin, jotka harjoittavat tai aikovat ryhtyä harjoittamaan maantieliikenteen harjoittajan ammattia. Maantieliikenteen harjoittajan ammatilla tarkoitetaan sekä maanteiden tavaraliikenteen harjoittajan ammattia[2] että maanteiden henkilöliikenteen harjoittajan ammattia[3]. Tietyt yritysluokat, kuten sellaiset, jotka käyttävät moottoriajoneuvoja, joiden kokonaismassa on alle 3,5 tonnia, eivät kuulu asetuksen soveltamisalaan. 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, hyvä maine, asianmukainen vakavaraisuus ja vaadittava ammatillinen pätevyys. Lisäksi asetuksen 4 artiklassa maantiekuljetusyrityksiä velvoitetaan nimeämään liikenteestä vastaava henkilö, jolla on ammatillisesta pätevyydestä todistus, joka vahvistaa henkilöllä olevan taidot ja tiedot, joita tarvitaan yrityksen kuljetustoimintojen johtamisessa 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 useita määräaikoja:

- Jäsenvaltioiden on asetuksen soveltamispäivästä alkaen toimitettava joka toinen vuosi asetuksen 26 artiklassa vaaditut tiedot.
- Komissio laatii jäsenvaltioiden toimittamien tietojen pohjalta joka toinen vuosi kertomuksen, joka toimitetaan Euroopan parlamentille ja neuvostolle.

[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 tarkoitetulla moottoriajoneuvolla.

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, ammattiin soveltumattomaksi julistamisten määrä sekä näiden päätösten perustelut;

c) kunakin vuonna annettujen ammatillista pätevyyttä osoittavien todistusten määrä;

d) keskeiset tilastot kansallisista sähköisistä rekistereistä ja siitä, miten toimivaltaiset viranomaiset ovat niitä käyttäneet; ja

e) katsaus 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.”

Tämän johdannon lisäksi kertomuksessa on kolme osaa, jotka kattavat kansallisten tietojen laadun ja niiden toimittamisen täsmällisyyden (II jakso) sekä analyysin jäsenvaltioiden toimittamista kertomuksista (III jakso). Kertomuksen IV jaksossa esitetään johtopäätökset.

II. Tietojen toimittaminen

Tämä on ensimmäinen asetuksen (EY) N:o 1071/2009 mukainen kertomus, ja se kattaa 4. joulukuuta 2011 ja 31. joulukuuta 2012 välisen ajanjakson, jotta se voidaan julkaista samaan aikaan tieliikenteen sosiaalilainsäädännön täytäntöönpanoa koskevan kertomuksen[4] kanssa, kuten asetuksen (EU) N:o 1071/2009 26 artiklan 2 kohdassa todetaan. Ajanjakson alkupäivä on päivä, jona tätä asetusta alettiin soveltaa. Seuraava raportointikausi kattaa täyden kahden vuoden ajanjakson 1. tammikuuta 2013–31. joulukuuta 2014,

Kyseisen asetuksen 26 artiklan sisältämästä, kertomuksen laatimista koskevasta velvollisuudesta huolimatta kuusi jäsenvaltiota – Belgia, Tanska, Suomi, Saksa, Luxemburg ja Portugali – eivät olleet toimittaneet kansallisia kertomuksiaan tämän kertomuksen laatimishetkeen mennessä. Eräät jäsenvaltiot myöhästyivät merkittävästi tietojen toimittamisessa määräaikaan mennessä, joka oli 30. syyskuuta 2013. Tämä vaikutti merkittävästi tämän komission kertomuksen valmistelun aikatauluun. Useissa kertomuksissa

[4] johon viitataan 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 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 561/2006 (EUVL L 102, 11.4.2006, s. 1).

ei annettu tiettyjä tarpeellisia tietoja, mikä teki kattavan analyysin suorittamisesta ongelmallista. Joissakin tapauksissa toimitetut tiedot koskivat eri ajanjaksoa kuin mitä oli pyydetty.

Kaikki jäsenvaltiot eivät esittäneet syitä kertomuksen toimittamisen viivästymiselle tai puutteellisille tiedoille. Ne jotka esittivät, totesivat, että vaikeudet yhdistää niiden kansallinen rekisteri ja maantiekuljetusyritysten eurooppalainen rekisteri (ERRU) toisiinsa estivät niitä toimittamasta asiaa koskevia tietoja. Toiset jäsenvaltiot ilmoittivat, että tietyt kertomuksen laatimista koskevaan vaatimukseen liittyvät termit olivat epäselviä, esim. viittaus ”keskeisiin tilastoihin”. Lisäksi eräät jäsenvaltiot, joissa paikallis- tai alueviranomaiset vastaavat täytäntöönpanosta, totesivat tietojen keräämisen näiltä viranomaisilta olevan haastavaa.

Olisi otettava huomioon, että vaikka kertomuksen sisältö on esitetty asetuksen (EY) N:o 1071/2009 26 artiklan 1 kohdassa, tietojen antamiselle ei ole vahvistettu vakiomuotoa. Johdonmukaisuuden vuoksi ja jotta toimivaltaisten kansallisten viranomaisten olisi tulevaisuudessa helpompi täyttää kertomuksen laatimista koskeva velvollisuutensa, jäsenvaltioille tullaan ehdottamaan vakiolomaketta toimitettujen kansallisten tietojen analyysin perusteella.

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 kertomusten pirstaleisuuden vuoksi tämä katsaus ei ole kattava.

Itävalta, Ranska, Italia, Slovakia ja Tšekki antoivat tietoja ammattiin pääsyn edellytyksiä koskevista kansallisista järjestelmistä. Kaksi jäsenvaltiota, Itävalta ja Slovakia, olivat ottaneet käyttöön kansallisia vaatimuksia, jotka on täytettävä samanaikaisesti asetuksessa (EY) N:o 1071/2009 säädettyjen vaatimusten kanssa. Slovakia oli lisännyt vaatimuksen, jonka mukaan liikenteestä vastaavan henkilön vähimmäisikä on 21 vuotta. Itävalta oli lisännyt edellytyksen, jonka mukaan maantieliikenteen harjoittajalla on oltava muualla kuin tien varressa sijaitsevia pysäköintipaikkoja samassa kunnassa taikka toisessa kunnassa samalla tai rajanaapurina olevalla hallintoalueella.

Ranska oli päättänyt laajentaa maantiekuljetusyrityksen harjoittajan ammattiin pääsyä koskevat säännöt koskemaan maanteiden rahdinkuljettajia, jotka käyttävät ajoneuvoja, joiden sallittu kokonaismassa on enintään 3,5 tonnia, ja yrityksiä, jotka harjoittavat maanteiden henkilöliikennettä alle yhdeksän matkustajan kuljettamiseen soveltuvilla ajoneuvoilla. Vakavaraisuuteen liittyviä hallinnollisia menettelyjä oli lisäksi yksinkertaistettu.

Tšekissä on yrityksille neljä eri lupatyyppiä. Ne ovat: i) yli yhdeksän henkilön, kuljettaja mukaan lukien, kuljettamiseen tarkoitetut ajoneuvot, ii) tavarankuljetusajoneuvot tai ajoneuvoyhdistelmät, joiden sallittu kokonaismassa on yli 3,5 tonnia, iii) enintään yhdeksän henkilön, kuljettaja mukaan lukien, kuljettamiseen tarkoitetut ajoneuvot, ja iv) tavarankuljetusajoneuvot tai ajoneuvoyhdistelmät, joiden sallittu kokonaismassa on enintään 3,5 tonnia. Kahden ensimmäisen luokan on täytettävä asetuksen (EY) N:o 1071/2009 vaatimukset.

Italia ilmoitti laativansa parhaillaan hyväksyttäviksi sääntöjä, joiden mukaan olisi tarkasteltava, mikä muodostaa voimassa olevan lainsäädännön mukaan rikkomuksen ja mitkä ovat siihen liittyvät seuraamukset. Lisäksi Italia on laatimassa menettelyyn liittyviä toimenpiteitä, joihin toimivaltainen viranomainen voi ryhtyä erityistapauksissa, jos se toteaa, että hyvän maineen menettäminen olisi suhteeton seuraamus rikkomukseen nähden. Italian viranomaiset myös parantavat hallinnollisia ja teknisiä menettelyjään asetuksen (EY) N:o 1071/2009 6 artiklassa säädettyjen toimenpiteiden tehokkuuden varmistamiseksi. Lisäksi Italia ilmoitti vaikeuksista, joihin se oli törmännyt tarkistaessaan vakavaraisuutta koskevan vaatimuksen noudattamista reaaliaikaisesti ja jotka johtuvat siitä, että kansallisessa lainsäädännössä on vahvistettu toisistaan eroavia takuuta koskevia oikeudellisia käsitteitä, että yrityksillä ei ole alkuvaiheessa vakuutussopimuksia ja että tähän vaatimukseen liittyviä menettelyjä hallinnoi yli sata itsenäistä ja hallinnollisesti riippumatonta maakunnallista hallintoelintä eri puolilla Italiaa.

Espanja selitti, että ammatillista pätevyyttä, vakavaraisuutta ja hyvää mainetta koskevat edellytykset ovat kansallisessa lainsäädännössä erittäin tiukkoja ja että asetuksen (EY) N:o 1071/2009 tultua voimaan mitään merkittäviä muutoksia ei näin ollen tarvinnut tehdä lukuun ottamatta lainsäädäntöön tehtyjä tiettyjä tarkistuksia, jotka koskivat liikenteestä vastaavina henkilöinä työskentelevien kuvausta.

Hyvämaineisuutta koskevien säännösten täytäntöönpanon osalta (asetuksen (EY) N:o 1071/2009 6 artikla) Slovenia katsoi, että tapaukset, joissa lupaviranomainen voi peruuttaa liikenteenharjoittajan toimiluvan väliaikaisesti tai kokonaan tai julistaa liikenteenharjoittajan soveltumattomaksi harjoittamaan kyseistä ammattia, ei ole määritelty riittävän tarkasti.

Viro, Unkari, Irlanti ja Latvia selostivat kansallista tilannettaan asetuksen (EY) N:o 1071/2009 3 artiklan 1 kohdan noudattamisen tarkastamisen osalta.

Viro totesi, että tarkastuksia suoritetaan riskiperusteisen järjestelmän mukaisesti ja että ne kohdistuvat pääasiassa yrityksiin, joiden riski syyllistyä vakaviin tai toistuviin tieliikennesääntöjen rikkomuksiin on suurempi.

Irlannissa hyvää mainetta, vakavaraisuutta ja ammatillista pätevyyttä koskevia tarkastuksia suoritetaan vähintään joka viides vuosi osana kunkin yrityksen luvan uusimisprosessia, koska luvan voimassaoloaika on rajattu viiteen vuoteen. Lisäksi tietyt toimijat, 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.

Latviassa vakavaraisuusvaatimuksen noudattaminen tarkastetaan yritysrekisterin toimittamista vuosikertomuksista saatujen tietojen perusteella.

Unkari ilmoitti tällä raportointijaksolla suoritettujen tarkastusten määrät: hyvä maine 11 062, vakavaraisuus 7 197 ja ammatillinen pätevyys 5 329.

Kuusi jäsenvaltiota – Kypros, Viro, Irlanti, Liettua, Malta ja Slovenia – ilmoittivat, että maantieliikenteen alalla toimivat yritykset noudattivat hyvin asetuksen (EY) N:o 1071/2009 3 artiklan 1 kohdassa säädettyjä vaatimuksia.

2. Luvat

Toimitetuista tiedoista käy ilmi, että useimmat jäsenvaltiot eivät toimita luvista tietoja asetuksen (EY) N:o 1071/2009 III luvussa tarkoitetulla tavalla. ”Luvalla harjoittaa maantieliikenteen harjoittajan ammattia” tarkoitetaan asetuksen mukaan hallinnollista päätöstä, jolla asetuksessa (EY) N:o 1071/2009 säädetyt edellytykset täyttävälle yritykselle annetaan lupa harjoittaa maantieliikenteen harjoittajan ammattia.

Kansallisissa järjestelmissä on eri vaihtoehtoja: lupa 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. Koska kansallisista lupajärjestelmistä ei ole tietoja, jäsenvaltioiden toimittamista määrällisistä tiedoista ei kuitenkaan saa selkeää kuvaa maantieliikenteen harjoittajan ammattia harjoittavien yritysten lukumääristä. Tätä varten **jäsenvaltioita kehotetaan laatimaan selvitys kansallisista lupajärjestelyistään, jotta seuraavalla raportointikaudella voidaan kerätä johdonmukaista tietoa.**

Useat jäsenvaltiot ilmoittivat luvan saaneiden toimijoiden kokonaismäärän 31. joulukuuta 2012, joka on viitearvo myönnettyjen, tilapäisesti peruutettujen tai lopullisesti peruutettujen lupien määriä koskeville tiedoille. Tšekissä on lähes 95 600[5] luvan saanutta toimijaa, Italiassa noin 81 000, Yhdistyneessä kuningaskunnassa yli 53 500, Ruotsissa noin 18 000, Alankomaissa lähes 11 700, Irlannissa 5 800, Liettuassa 4 500 ja Slovakiassa 2 800. Unkari ilmoitti hiukan yli 45 000 voimassa olevaa lupaa.

[5] Määrät liittyvät neljäntyyppisiin toimilupiin: matkustajien kuljettaminen yli yhdeksän hengen ajoneuvoissa ja enintään yhdeksän hengen ajoneuvoissa ja tavaroiden kuljettaminen ajoneuvoissa, joiden sallittu kokonaismassa on enintään 3,5 tonnia ja joiden sallittu kokonaismassa on yli 3,5 tonnia. Kaikkien niistä ei tarvitse noudattaa asetuksen (EY) N:o 1071/2009 vaatimuksia harjoittaakseen maanteiden liikenteenharjoittajan ammattia.

Näiden tietojen perusteella vaikuttaa siltä, että **valtaosa toimiluvan saaneista yrityksistä on maanteiden rahdinkuljettajia**.

Viro ilmoitti yhteisön liikennelupia olevan 1 700 ja Espanja 27 000 samana ajankohtana, mutta ne eivät antaneet mitään tietoa siitä, mikä osuus kaikista luvista on myönnetty maanteiden liikenteenharjoittajan ammatin harjoittamiseksi. Bulgaria ilmoitti, että 13. tammikuuta 2014 noin 10 300 liikenteenharjoittajalla oli yhteisön toimilupa.

2.1 Myönnetyt luvat

Jäsenvaltiot ilmoittivat usein toisistaan eroavia tietoja myönnetyistä yhteisön liikenneluvista ja kansallisista liikenneluvista. Vain kaksitoista jäsenvaltiota[6] toimitti tietoja myönnetyistä luvista ja puolella niistä[7] tiedot koskivat koko asetuksessa (EY) N:o 1071/2009 säädettyä ajanjaksoa. Näiden tietojen perusteella voidaan todeta, että näissä 12 jäsenvaltiossa myönnettiin noin 171 000[8] lupaa harjoittaa maanteiden tavara- tai henkilöliikenteen harjoittajan ammattia. Myönnettyjen kansallisten lupien määrä vaihtelee Irlannin 900 luvasta Italian 81 000 lupaan. Tämän kertomuksen liitteessä I on yksityiskohtainen taulukko toimitetuista tiedoista.

Toimitetuista tiedoista käy ilmi, että eniten lupia myönnettiin Italiassa (81 000 henkilö- ja tavaraliikenteen lupaa) ja Espanjassa (lähes 31 000 matkustaja- ja tavaraliikenteen lupaa). Näitä lukuja voidaan verrata 10 000:een Ranskassa matkustaja- ja tavaraliikenteessä myönnettyyn lupaan. On huomattava, että Ranskan luku sisältää myös toimijat, jotka harjoittavat tavarankuljetusta ajoneuvoilla, joiden sallittu kokonaismassa on alle 3,5 tonnin raja-arvon, sekä toimijat, jotka harjoittavat matkustajaliikennettä alle yhdeksälle henkilölle, kuljettaja mukaan lukien, tarkoitetuilla ajoneuvoilla. Espanjassa myönnettyjen lupien määrä sisältää rekisteröinnit, yritysten siirrot, vaihdot, tyypin muuttamisen, asuinpaikan muuttamisen, lisäykset, väliaikaisen peruuttamisen kumoamisen ja yritysostot.

Muut jäsenvaltiot eivät selittäneet, mitä osia myönnettyjen lupien luokka sisältää. Tietojen johdonmukaisuuden vuoksi olisi hyödyllistä päästä Euroopan tasolla yhteisymmärrykseen siitä, millaisia tietoja myönnettyjen lupien luokkaan olisi sisällytettävä.

Lisäksi maanteiden tavaraliikenteen lupien osuus on kaikissa tapauksissa vähintään kaksinkertainen (Irlanti) ja jopa 70-kertainen (Espanja) verrattuna matkustajien kuljettamiseen myönnettyjen lupien määrään. Tämä suuntaus on päinvastainen ainoastaan Ranskassa, jossa maanteiden henkilöliikennettä harjoittaville yrityksille on myönnetty enemmän lupia. Tämä selittyy Ranskan päätöksellä, jonka mukaan velvoite täyttää asetuksessa (EY) N:o 1071/2009 vahvistetut vaatimukset koskee laajempaa joukkoa ajoneuvoja.

[6] Itävalta, Tšekki, Ranska, Kreikka, Unkari, Irlanti, Italia, Alankomaat, Puola, Slovakia, Espanja ja Ruotsi.

[7] Itävalta, Kreikka, Unkari, Irlanti, Italia ja Ruotsi.

[8] Määrä sisältää ainoastaan vuonna 2012 ja koko raportointikauden 4. joulukuuta 2011–31. joulukuuta 2012 aikana myönnetyt luvat.

2.2 Kokonaan ja väliaikaisesti peruutetut luvat

Jäsenvaltioiden toimittamien tietojen perusteella voidaan havaita, että lupia peruutettiin kokonaan eniten Espanjassa – lähes 37 600 matkustaja- ja tavaraliikenteen lupaa. Luvat peruutettiin siksi, ettei luvan myöntämiseksi tarvittavien edellytysten täyttymistä voitu osoittaa, hakijan pyynnöstä tai toiminnan loppumisen takia. Ranskassa peruttiin toiseksi eniten matkustaja- ja tavaraliikenteen lupia, 4 700 kappaletta, ja seuraavina tulivat Slovakia 1 200, Ruotsi 965, Tšekki 956 ja Slovenia 599. Alankomaissa peruutettiin kokonaan yli 1 000 maanteiden tavaraliikenteen lupaa.

Toisessa ääripäässä olivat Kreikka, joka ilmoitti 222:n matkustaja- ja tavaraliikenteen luvan peruuttamisesta, Puola (68), Latvia (58), Unkari (33), Italia (31) ja muut jäsenvaltiot, joissa peruutettiin enintään 10 lupaa. Yksityiskohtaiset tiedot väliaikaisesti ja kokonaan peruutetuista luvista esitetään tämän kertomuksen liitteessä II.

Kokonaan peruutettujen matkustaja- ja tavaraliikenteen lupien määrä oli suurempi kuin myönnettyjen lupien määrä ainoastaan kolmessa jäsenvaltiossa – Slovakiassa, Espanjassa ja Alankomaissa. Ero oli suurin Espanjassa, jossa lupia peruutettiin kokonaan 6 600 enemmän kuin myönnettiin. Tämä ero saattaa olla suurempikin, kun otetaan huomioon Espanjassa lisäksi väliaikaisesti peruutetut 12 500 lupaa. Slovakiassa peruutettiin 46 lupaa ja Alankomaissa 229, joten lupien peruuttaminen ei ollut niissä yhtä merkittävää.

Jotkin jäsenvaltiot ilmoittivat syyt lupien peruuttamiselle. Itävallassa yhdeksän kymmenestä peruutuksesta ja Alankomaissa useimmat peruutukset johtuivat siitä, että maantieliikenteen harjoittaja ei täyttänyt asetuksen (EY) N:o 1071/2009 3 artiklan 1 kohdan c alakohdan vaatimusta asianmukaisesta vakavaraisuudesta. Sloveniassa peruuttamisen syynä oli joko yrityksen toiminnan lopettaminen tai yhteisön liikenneluvan voimassaolon päättyminen. Ruotsi ilmoitti, että 962 tapauksessa 965:stä peruuttaminen johtui asetuksen (EY) N:o 1071/2009 3 artiklan 2 kohdan noudattamatta jättämisestä. Kyseisessä kohdassa viitataan lisävaatimuksiin, joita jäsenvaltiot voivat asettaa. Liettuassa peruutettiin yksi lupa ammatillista pätevyyttä koskevan vaatimuksen täyttämättä jättämisen vuoksi ja kolme lupaa syistä, jotka liittyivät toimipaikan osoitetta ja liikenteestä vastaavan henkilön tietojen muuttumista koskevan vaatimuksen täyttämättä jättämiseen.

3. Ammatillisen pätevyyden osoittavat todistukset

Kahdenkymmenen jäsenvaltion toimittamien tietojen mukaan ammatillista pätevyyttä osoittavia todistuksia on myönnetty yli 52 000. Tässä luvussa ovat mukana todistukset, jotka on myönnetty asetuksen (EY) N:o (EY) N:o 1071/2009 8 artiklassa säädetyn tutkinnon perusteella ja kokemuksen tunnustamisen perusteella kyseisen asetuksen 9 artiklassa tarkoitetun tutkinnosta vapauttamisen jälkeen.

Suurin osa Euroopan unionissa raportointikauden aikana myönnetyistä todistuksista annettiin Romaniassa, 31,5 prosenttia jäsenvaltioiden myöntämien ja ilmoittamien todistusten kokonaismäärästä. Seuraavina tulivat Ranska (11 %), Espanja (11 %), Italia (8 %), Tšekki

(8 %), Ruotsi (6 %) ja Puola (5 %). Tietoja toimittaneista jäsenvaltioista ainoastaan Malta ilmoitti, että siellä ei myönnetty viitekaudella yhtään ammatillista pätevyyttä osoittavaa todistusta. 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.

Useimmat jäsenvaltiot[9], jotka toimittivat tietoja ammattiin soveltumattomaksi julistamisten määristä, totesivat, että tällaisia tapauksia ei kirjattu raportointikauden aikana henkilö- eikä tavaraliikenteessä yhtään. Ammattiin soveltumattomaksi julistamisia annettiin neljässä jäsenvaltiossa: Ranskassa (3)[10], Virossa (14)[11], Unkarissa (129)[12] ja Italiassa (348)[13]. Ranska täsmensi, että perusteina ammattiin soveltumattomaksi julistamiselle oli joko ajopiirturin väärentäminen tai tieliikennelain vakava rikkominen. Unkarissa liikenteestä vastaavien henkilöiden 10 vuoden välein suoritettavan pakollisen jatkokoulutuksen viivästyminen tai puuttuminen johti joissakin tapauksissa hyvän maineen menettämiseen. Jäsenvaltioiden toimittamat tiedot esitetään tämän kertomuksen liitteessä II.

5. Tiedonvaihto

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 kirjattaville tiedoille on asetettu vähimmäisvaatimuksia, jotta jäsenvaltioiden rekisterit voitaisiin liittää helpommin yhteen. Vähimmäisvaatimukset on määritelty komission päätöksessä (EU) 2009/992[14] maantiekuljetusyritysten kansalliseen sähköiseen rekisteriin tallennettavia tietoja koskevista vähimmäisvaatimuksista. Maantiekuljetusyritysten eurooppalaisen rekisterin (ERRU) perustamisen oli tarkoitus helpottaa kansallisten viranomaisten välistä yhteistyötä Euroopan tieliikennelainsäädännön rajatylittävän valvonnan tehostamiseksi asetuksen (EY) N:o 1071/2009 16 artiklan 5 kohdan mukaisesti. ERRU:n 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 korkealaatuisten tietojen vaihtamiseksi.

Toimitettujen tietojen perusteella voidaan todeta, että **jäsenvaltioiden välisen hallinnollisen yhteistyön järjestelmää ei ole toteutettu**. Osa jäsenvaltioista kuten Kypros, Liettua, Malta, Tšekki, Alankomaat ja Slovakia ilmoittivat, että niillä ei ole asetuksen (EY)

[9] Itävalta, Tšekki, Kreikka, Malta, Alankomaat, Puola ja Slovakia.
[10] Vuonna 2012.
[11] Ks. edellinen alaviite.
[12] Tällä raportointikaudella.
[13] Lukuun sisältyvät 26. syyskuuta 2013 mennessä annetut julistukset.
[14] EUVL L 339, 22.12.2009, s. 36.

N:o 1071/2009 18 artiklassa tarkoitettua tiedonvaihtoa, mihin saattaa olla osasyynä niiden maantieteellisen sijainti. Bulgaria, Viro, Ranska, Irlanti, Puola, Romania ja Espanja ovat kuitenkin esittäneet hyviä käytäntöjä ja vaihtaneet tietoja raportointikauden aikana. **Komissio kannattaa hallinnollisen yhteistyön tiivistämistä entisestään. Sen avulla vahvistetaan johdonmukaista ja tehokasta täytäntöönpanoa kaikissa EU:n jäsenvaltioissa.**

Kansallisten rekistereiden yhteenliittäminen piti toteuttaa 31. joulukuuta 2012 mennessä. Useat jäsenvaltiot raportoivat ERRU:n täytäntöönpanosta. Rekisteri ei ole toiminnassa Kyproksessa ja Ranskassa. Irlanti totesi olevansa uuden sähköisen maantiekuljetusyritysrekisterin täytäntöönpanon viimeisessä vaiheessa ja yhteenliittämisen seuraavan aivan lähiaikoina. Slovenia vakuutti, että kaikki asetuksen (EY) N:o 1071/2009 26 artiklan nojalla edellytetyt tiedot olisivat käytettävissä seuraavalla raportointikaudella nyt viimeisessä vaiheessaan olevan kansallisen sähköisen rekisterin valmistuttua. Ranska teki aloitteen yhteisestä Euroopan tason tietokannasta, johon koottaisiin kodifioituja rikkomuksia Euro Contrôle Routen käytänteiden mukaisesti.

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 tietyt näkökohdat asetuksen (EY) N:o 1071/2009 täytäntöönpanossa jäsenvaltioissa (lueteltu asetuksen (EY) N:o 1071/2009 26 artiklan 1 kohdan a–e alakohdassa) 4. joulukuuta 2011 ja 31. joulukuuta 2012 välisenä aikana.

Jäsenvaltioiden toimittamien tietojen laatua ja täsmällisyyttä haittasi vahvasti se, että kyseessä oli ensimmäinen raportointikausi. Koska tietoja puuttuu hyvin paljon, komission kertomus ei tarjoa kattavaa analyysiä asetuksen (EY) N:o 1071/2009 säännösten täytäntöönpanosta. Komissio muistuttaa jäsenvaltioita niiden velvollisuudesta toimittaa täydellinen kertomus, joka sisältää kaikki asetuksen (EY) N:o 1071/2009 26 artiklan 1 kohdan a–e alakohdassa luetellut tiedot vaaditulta ajanjaksolta.

Jotta jäsenvaltioiden toimittamat tiedot olisivat johdonmukaisia ja jotta toimivaltaisten kansallisten viranomaisten olisi tulevaisuudessa helpompi täyttää kertomuksen laatimista koskeva velvollisuutensa, komission olisi laadittava raportointia varten vakiomuotoinen lomake yhteistyössä jäsenvaltioiden kanssa. Tätä vakiolomaketta koskevissa keskusteluissa voidaan selvittää toimitettavien tietojen luonnetta koskevat kysymykset, mikä puolestaan auttaa jäsenvaltioita järjestämään tietojen keruun hyvissä ajoin ennen seuraavaa raportointikautta. Lisäksi kansallisten rekisterien liittämisen ERRU:un odotetaan parantavan toimitettujen tietojen laatua.

Seuraavalla raportointikaudella 2013–2014 kaikkia jäsenvaltioita kehotetaan noudattamaan kertomuksen laatimista koskevaa velvollisuuttaan, jotta kertomuksesta tulisi kattava ja jotta vältettäisiin Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 258 artiklan mukaiset

rikkomismenettelyt. Lisäksi jäsenvaltioita kehotetaan laatimaan yhteenveto kansallisesta lupajärjestelmästään, jotta Euroopan tason yleiskatsauksesta saataisiin luotettavampi ja parempilaatuinen.

On syytä korostaa, että jäsenvaltioiden välistä hallinnollista yhteistyötä ei ole toteutettu. Komissio kannattaa sen tiivistämistä entisestään, mikä parantaisi asetuksen (EY) N:o 1071/2009 johdonmukaista ja tehokasta täytäntöönpanoa kaikissa EU:n jäsenvaltioissa.