

EUROOPA PARLAMENT

2004



2009

Istungidokument

A6-0037/2008

12.2.2008

*****I**

RAPORT

Ettepanek võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus bussiteenuste turule juurdepääsu käsitlevate ühiseeskirjade kohta (uuesti sõnastatud) (KOM(2007)0264 – C6-0147/2007 – 2007/0097(COD))

Transpordi- ja turismikomisjon

Raportöör: Mathieu Grosch

(Uuesti sõnastamine – kodukorra artikkel 80 a)

Kasutatud tähised

- * nõuandemenetlus
antud hääle enamus
- **I koostöömenetlus (esimene lugemine)
antud hääle enamus
- **II koostöömenetlus (teine lugemine)
antud hääle enamus ühise seisukoha heakskiitmiseks, parlamendi liikmete hääleteenamus ühise seisukoha tagasilükkamiseks või muutmiseks
- *** nõusolekumenetlus
parlamendi liikmete hääleteenamus, v.a EÜ asutamislepingu artiklites 105, 107, 161 ja 300 ning ELi lepingu artiklis 7 toodud juhtudel
- ***I kaasotsustamismenetlus (esimene lugemine)
antud hääle enamus
- ***II kaasotsustamismenetlus (teine lugemine)
antud hääle enamus ühise seisukoha heakskiitmiseks, parlamendi liikmete hääleteenamus ühise seisukoha tagasilükkamiseks või muutmiseks
- ***III kaasotsustamismenetlus (kolmas lugemine)
antud hääle enamus ühise teksti heakskiitmiseks

(Antud menetlus põhineb komisjoni esitatud õiguslikul alusel.)

Õigusloomega seotud tekstide kohta esitatud muudatusettepanekud

Euroopa Parlamendi muudatusettepanekutes tõstetakse muudetud tekst esile ***paksus kaldkirjas***. Tavalises kaldkirjas märgistus on mõeldud asjaomastele osakondadele abiks lõpliku teksti ettevalmistamisel ja tähistab neid õigusakti osi, mille kohta on tehtud parandusettepanek lõpliku teksti vormistamiseks (nt ilmselged vead või puudused antud tõlkeversioonis). Selliste parandusettepanekute puhul tuleb saada vastavate osakondade nõusolek.

SISUKORD

lehekülg

EUROOPA PARLAMENDI ÕIGUSLOOME GA SEOTUD RESOLUTSIOONI PROJEKT ..5	
SELETUSKIRI	16
ANNEX 1: LETTER OF THE COMMITTEE ON LEGAL AFFAIRS.....	18
ANNEX 2: LETTRE AVIS DU GROUPE CONSULATIF DES SERVICES JURIDIQUES	20
MENETLUS	23

EUROOPA PARLAMENDI ÕIGUSLOOMEGA SEOTUD RESOLUTSIOONI PROJEKT

ettepaneku kohta võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus bussiteenuste turule juurdepääsu käsitlevate ühiseeskirjade kohta (uuesti sõnastatud)
(KOM(2007)0264 – C6-0147/2007 – 2007/0097(COD))

(Kaasotsustamismenetlus: esimene lugemine)

Euroopa Parlament,

- võttes arvesse komisjoni ettepanekut Euroopa Parlamendile ja nõukogule (KOM(2007)0264);
 - võttes arvesse EÜ asutamislepingu artikli 251 lõiget 2 ja artiklit 71, mille alusel komisjon esitas ettepaneku Euroopa Parlamendile (C6-0147/2007);
 - võttes arvesse 28. novembri 2001. aasta institutsioonidevahelist kokkulepet õigusaktide uuesti sõnastamise tehnika süstemaatilise kasutamise kohta¹;
 - võttes arvesse õiguskomisjoni 20. novembri 2007. aasta kirja vastavalt kodukorra artikli 80 a lõikele 3;
 - võttes arvesse kodukorra artikleid 80 a ja 51;
 - võttes arvesse transpordi- ja turismikomisjoni raportit (A6-0037/2008),
1. kiidab komisjoni ettepaneku heaks, nagu seda on allpool toodud kujul muudetud ning kohandatud Euroopa Parlamendi, nõukogu ja komisjoni õigusteenistustest koosneva konsultatiivse töörühma soovitustega;
 2. palub komisjonil ettepaneku uuesti Euroopa Parlamendile saata, kui komisjon kavatses seda oluliselt muuta või selle teise tekstiga asendada;
 3. teeb presidendile ülesandeks edastada Euroopa Parlamendi seisukoht nõukogule ja komisjonile.

Komisjoni ettepanek

Euroopa Parlamendi muudatusettepanekud

Muudatusettepanek 1
Põhjendus 6 a (uus)

(6 a) Käesolevat määrust ei kohaldata ei vedajate suhtes, kellel on juurdepääs vaid

¹ EÜT C 77, 28.3.2002, lk 1.

bussiteenuste riiklikule turule, ega litsentside suhtes, mida neile väljastavad nimetatud vedajate asukohaliikmesriigid.

Muudatusettepanek 2
Põhjendus 13

(13) Haldusformaalsuste hulka tuleks vähendada nii palju kui võimalik, ilma et loobutaks kontrollimisest ja karistustest, mille abil tagatakse käesoleva määruse nõuetekohane kohaldamine ja tõhus jõustamine. Seepärast tuleks ühenduse litsentsi kehtetuks tunnistamist käsitlevaid kehtivaid eeskirju selgitada ja parandada. Kehtivaid eeskirju tuleks kohandada, et ***muus liikmesriigis*** kui asukohaliikmesriigis toimunud tõsiste rikkumiste ***või korduvate pisirikkumiste*** korral võimaldada ka tõhusaid karistusi. Karistused ei tohiks olla diskrimineerivad ja need peaksid olema rikkumise raskusastmega proportsionaalsed. Tuleb ette näha kaebuse esitamise võimalus.

(13) Haldusformaalsuste hulka tuleks vähendada nii palju kui võimalik, ilma et loobutaks kontrollimisest ja karistustest, mille abil tagatakse käesoleva määruse nõuetekohane kohaldamine ja tõhus jõustamine. Seepärast tuleks ühenduse litsentsi kehtetuks tunnistamist käsitlevaid kehtivaid eeskirju selgitada ja parandada. Kehtivaid eeskirju tuleks kohandada, et ***muudes liikmesriikides*** kui asukohaliikmesriigis toimunud tõsiste rikkumiste korral võimaldada ka tõhusaid karistusi. Karistused ei tohiks olla diskrimineerivad ja need peaksid olema rikkumise raskusastmega proportsionaalsed. Tuleb ette näha kaebuse esitamise võimalus.

Selgitus

Pisirikkumised võivad muutuda korduvateks mitmes liikmesriigis toime pandud rikkumiste näol.

Kuni rikkumisi tõlgendatakse ja käsitletakse liikmesriikides niivõrd erinevalt ja kuna praegu puudub selles osas konkreetne väljavaade mis tahes kiireks paranemiseks, siis ei tohiks käesolevas määruses sisalduda sätteid korduvate pisirikkumiste kohta.

Muudatusettepanek 3
Põhjendus 14

(14) Liikmesriigid peaksid kandma oma riiklikku autoveo-ettevõtjate registrisse kõik tõsised rikkumised ***ja korduvad pisirikkumised***, mille on toime pannud vedajad ning millega on kaasnenud karistus.

(14) Liikmesriigid peaksid kandma oma riiklikku autoveo-ettevõtjate registrisse kõik tõsised rikkumised, mille on toime pannud vedajad ning millega on kaasnenud karistus.

Selgitus

Kuni rikkumisi tõlgendatakse ja käsitletakse liikmesriikides niivõrd erinevalt ja kuna praegu puudub selles osas konkreetne väljavaade mis tahes kiireks paranemiseks, siis ei tohiks käesolevas määruses sisalduda sätted korduvate piserikkumiste kohta.

Muudatusettepanek 4 Artikli 2 punkt g

g) „autoveoalaste ühenduse õigusaktide tõsine rikkumine **või korduvad piserikkumised**” on **rikkumised**, mis **viivad** hea maine kadumiseni vastavalt määruse (EÜ) nr XX/XXXX [millega kehtestatakse ühised reeglid autoveo-ettevõtja tegevusalale lubamise kohta] artikli 6 lõigetele 1 ja 2.

g) „autoveoalaste ühenduse õigusaktide tõsine rikkumine” on **rikkumine**, mis **pärast kohtusse andmist võib viia** hea maine kadumiseni vastavalt määruse (EÜ) nr XX/XXXX [millega kehtestatakse ühised reeglid autoveo-ettevõtja tegevusalale lubamise kohta] artikli 6 lõigetele 1 ja 2.

Selgitus

Kuni rikkumisi tõlgendatakse ja käsitletakse liikmesriikides niivõrd erinevalt ja kuna praegu puudub selles osas konkreetne väljavaade mis tahes kiireks paranemiseks, siis ei tohiks käesolevas määruses sisalduda sätted korduvate piserikkumiste kohta.

Muudatusettepanek 5 Artikli 6 lõike 6 esimene lõik

6. Regulaarveo ettevõtja võib ajutiste ja erandlike asjaoludega toimetulemiseks kasutada lisaõidukeid.

6. Regulaarveo ettevõtja võib ajutiste ja erandlike asjaoludega toimetulemiseks kasutada lisaõidukeid. **Regulaarveo ettevõtja teavitab liikmesriiki, mille territooriumil asub lähtepunkt, selle ajutise ja erakorralise olukorra põhjustest.**

Muudatusettepanek 6 Artikli 6 lõige 6 a (uus)

6 a. Liikmesriigid võivad tühistada lubade andmise korra piiriüleste regulaarvedude puhul, mis ei toimu kaugemale kui 50 km piirist. Liikmesriigid teavitavad sellest komisjoni ja naaberriike.

Muudatusettepanek 7
Artikli 8 lõige 3

3. Lubade andmisega tegelev asutus teeb otsuse avalduse kohta **nelja** kuu jooksul pärast kuupäeva, mil vedaja taotluse esitas.

3. Lubade andmisega tegelev asutus teeb otsuse avalduse kohta **kolme** kuu jooksul pärast kuupäeva, mil vedaja taotluse esitas.

Muudatusettepanek 8
Artikli 8 lõike 4 esimese lõigu punkt b

b) kui taotleja ei ole varasemal ajal järginud autoveoalaseid siseriiklikke või rahvusvahelisi õigusakte, eelkõige rahvusvahelise reisijateveo lubade tingimusi ja nõudeid, või on põhjutanud liiklusohutusosalaste õigusaktide tõsiseid rikkumisi **või korduvaid pisirikkumisi**, eelkõige seoses sõidukite suhtes kohaldatavate ning **juhtide** sõidu- ja puhkeaja eeskirju;

(b) kui taotleja ei ole varasemal ajal järginud autoveoalaseid siseriiklikke või rahvusvahelisi õigusakte, eelkõige rahvusvahelise reisijateveo lubade tingimusi ja nõudeid, või on põhjutanud liiklusohutusosalaste õigusaktide tõsiseid rikkumisi, eelkõige seoses sõidukite suhtes kohaldatavate ning sõidu- ja puhkeaja eeskirjadega, **ning kui need rikkumised on viinud hea maine kadumiseni vastavalt määrusele nr .../2008 [millega kehtestatakse ühised reeglid autoveo-ettevõtja tegevusalale lubamise kohta];**

Muudatusettepanek 9
Artikli 8 lõike 4 teine lõik

Kui olemasolev rahvusvaheline bussiveoteenus mõjutab oluliselt samalaadsete teenuste, mida osutatakse avaliku teenindamise lepingu alusel, millega määratakse kindlaks avaliku teenindamise kohustus vastavalt määrusele (EÜ) nr nnnn/aaaa [reisijateveoteenuse osutamise kohta raudteel ja maanteel], elujõulisust asjaomases piirkonnas, võib liikmesriik komisjoni nõusolekul peatada või tunnistada kehtetuks rahvusvahelise bussiveoteenuse loa, teatades sellest vedajale kuus kuud ette.

välja jäetud

Selgitus

Load kehtivad kuni viis aastat. Kui ametiasutus on loa juba väljastanud, ei tohiks ta luba enne

selle kehtivusaja lõppemist tagasi võtta, arvestades võimalikke tagajärgi mis tahes ettevõtjale, kelle veod ja investeeringud võivad sõltuda antud loast.

Muudatusettepanek 10
Artikli 8 lõige 8

8. Komisjon teeb pärast asjaomaste liikmesriikidega konsulteerimist **nelja kuu** jooksul pärast seda, kui ta on saanud lubade andmisega tegelevalt asutuselt teatise, otsuse, mis jõustub kolmkümmend päeva pärast asjaomastele liikmesriikidele teatamist.

8. Komisjon teeb pärast asjaomaste liikmesriikidega konsulteerimist **kahe nädala** jooksul pärast seda, kui ta on saanud lubade andmisega tegelevalt asutuselt teatise, otsuse, mis jõustub kolmkümmend päeva pärast asjaomastele liikmesriikidele teatamist.

Muudatusettepanek 11
Artikli 12 lõike 4 esimene a lõik (uus)

Komisjon ja liikmesriigid kohustuvad võtma meetmeid, mis on vajalikud, et tagada kolmandate riikidega sõlmitud kokkulepetest tulenevaid sõidulehti käsitlevate sätete kooskõlastamine käesoleva määruse sätetega hiljemalt 1. jaanuariks 2010.

Selgitus

Keskpikas perspektiivis on ühtne sõiduleht kõikide ELis pakutavate ja kolmandatesse riikidesse suunatud transporditeenuste jaoks ainus viis õiguskindluse ja administratiivse lihtsustamise saavutamiseks.

Muudatusettepanek 12
Artikli 12 lõige 5

5. Sõidulehtede raamatuid jagavad selle liikmesriigi pädevad asutused, kus on vedaja registreeritud asukoht, või nende pädevate asutuste määratud organid.

5. Sõidulehtede raamatuid jagavad **tõhusal ja kasutajasõbralikul viisil** selle liikmesriigi pädevad asutused, kus on vedaja registreeritud asukoht, või nende pädevate asutuste määratud organid.

Selgitus

Sõidulehtede saamise ja täitmise protsess on praegu liiga aeganõudev. Kaasaegse infotehnoloogia kasutamise saavad liikmesriigid tagada ettevõtjatele sõidulehtede kergema kättesaadavuse.

Muudatusettepanek 13
Artikli 13 teine lõik

Sellised veoteenused on mõeldud ***mitteresidentidest*** reisijatele, keda sama vedaja on varem vedanud ühe esimeses lõigus osutatud rahvusvahelise veoteenuse raames, ja nende veoteenuste osutamiseks tuleb kasutada sama sõidukit või sama vedaja või vedajate kontserni mõnda teist sõidukit.

Sellised veoteenused on mõeldud reisijatele, keda sama vedaja on varem vedanud ühe esimeses lõigus osutatud rahvusvahelise veoteenuse raames, ja nende veoteenuste osutamiseks tuleb kasutada sama sõidukit või sama vedaja või vedajate kontserni mõnda teist sõidukit.

Selgitus

Näiteks Euroopa teedel peaks turismigruppidel olema võimalus teha kohalikke ekskursioone oma kodumaal.

Muudatusettepanek 14
Artikli 16 lõike 1 esimese lõigu punkt d

d) ***tööaeg***, sõiduaeg ja puhkeperioodid;

d) sõiduaeg ja puhkeperioodid;

Selgitus

Kuna liikmesriikides kehtivad tööaja puhul erinevad siseriiklikud normid, on nende järgimine erinevatest riikidest läbi sõites võimatu. Seetõttu tuleks kontrollida vaid sõiduaega ja puhkeperioode, kuna need on kokku lepitud ELi tasandil ning kõikides liikmesriikides ühesugused.

Muudatusettepanek 15
Artikli 16 lõike 1 punkt e a (uus)

e a) töötajate lähetamine vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. detsembri 1996. aasta direktiivile 96/71/EÜ töötajate lähetamise kohta seoses teenuste osutamisega¹.

1 EÜTL 18, 21.1.1997, lk 1.

Selgitus

Põhjenduses 10 märgitakse, et lähetamist käsitlevat direktiivi kohaldatakse kabotaažvedude suhtes. Seda tuleb kajastada ka artiklites

Muudatusettepanek 16 Artikli 22 lõike 1 esimene lõik

Mis tahes liikmesriigis toime pandud või tuvastatud autoveoalaste ühenduse õigusaktide tõsise rikkumise **või korduvate pisirikkumiste** korral, eelkõige sõidukite ja juhtide sõidu- ja puhkeaja eeskirjade rikkumise või artikli 5 lõike 1 neljandas lõigus osutatud paralleelvedude või ajutiste vedude loata pakkumise korral teevad rikkumise toime pannud vedaja registrijärgse asukohaliikmesriigi pädevad asutused hoiatuse ja võivad muu hulgas kehtestada järgmised halduskaristused:

Mis tahes liikmesriigis toime pandud või tuvastatud autoveoalaste ühenduse õigusaktide tõsise rikkumise korral, eelkõige sõidukite ja juhtide sõidu- ja puhkeaja eeskirjade rikkumise või artikli 5 lõike 1 neljandas lõigus osutatud paralleelvedude või ajutiste vedude loata pakkumise korral teevad rikkumise toime pannud vedaja registrijärgse asukohaliikmesriigi pädevad asutused hoiatuse ja võivad muu hulgas kehtestada järgmised halduskaristused:

Selgitus

Kuni rikkumisi tõlgendatakse ja käsitletakse liikmesriikides niivõrd erinevalt ja kuna praegu puudub selles osas konkreetne väljavaade mis tahes kiireks paranemiseks, siis ei tohiks käesolevas määruses sisalduda sätted korduvate pisirikkumiste kohta.

Muudatusettepanek 17 Artikli 22 lõike 1 punkt b a (uus)

b a) rahatrahvid.

Selgitus

Karistuste efektiivsuse tagamiseks tuleks määruses selgesõnaliselt sätestada rahatrahvide määramine.

Muudatusettepanek 18 Artikli 22 lõige 2

2. Liikmesriikide pädevad asutused keelavad vedaja tegutsemise oma territooriumil käesoleva määruse alusel rahvusvahelise reisijateveo ettevõtjana, kui vedaja rikub **korduvalt ja** tõsiselt liiklusohutusega seotud autoveoalaseid ühenduse õigusakte, eelkõige

2. Liikmesriikide pädevad asutused keelavad vedaja tegutsemise oma territooriumil käesoleva määruse alusel rahvusvahelise reisijateveo ettevõtjana, kui **kõikide vedajale avatud läbivaatamise õiguslike võimaluste järel lõplikult otsustatakse, et** vedaja rikub

sõidukite suhtes kohaldatavaid ning juhtide sõidu- ja puhkeaja eeskirju. Nad teavitavad viivitamata asjaomase liikmesriigi pädevaid asutusi.

tõsiselt liiklusohutusega seotud autoveoalaseid ühenduse õigusakte, eelkõige sõidukite suhtes kohaldatavaid ning juhtide sõidu- ja puhkeaja eeskirju. Nad teavitavad viivitamata asjaomase liikmesriigi pädevaid asutusi.

Selgitus

Eesmärgiga tagada bussiveo-ettevõtjate õiglane kohtlemine, tuleks tõsistele rikkumistele järgnevaid karistusi kohaldada vaid pärast lõplikku kohtuotsust.

Muudatusettepanek 19 Artikli 22 lõige 3

3. Artikli 23 lõikes 1 osutatud juhul otsustavad asukohaliikmesriigi pädevad asutused, **kas** asjaomase vedaja suhtes **kehtestatakse karistus või mitte**. Nad teavitavad selle liikmesriigi pädevaid asutusi, kus rikkumised tuvastati, võimalikult kiiresti ning hiljemalt kolme kuu jooksul alates sellest, kui nad said teadlikuks rikkumisest, mille suhtes on kehtestatud käesoleva artikli lõigetega 1 ja 2 ettenähtud karistused. Kui selliste karistuste kehtestamine ei ole olnud võimalik, esitavad nad sellekohased põhjendused.

3. Artikli 23 lõikes 1 osutatud juhul **tuvastatud tõsise rikkumise korral** otsustavad asukohaliikmesriigi pädevad asutused, **missugune karistus kehtestatakse** asjaomase vedaja suhtes. Nad teavitavad selle liikmesriigi pädevaid asutusi, kus rikkumised tuvastati, võimalikult kiiresti ning hiljemalt kolme kuu jooksul alates sellest, kui nad said teadlikuks rikkumisest, mille suhtes on kehtestatud käesoleva artikli lõigetega 1 ja 2 ettenähtud karistused. Kui selliste karistuste kehtestamine ei ole olnud võimalik, esitavad nad sellekohased põhjendused.

Selgitus

Tõsiste rikkumiste korral tuleb kehtestada karistus.

Muudatusettepanek 20 Artikli 23 lõike 1 esimene lõik

1. Kui liikmesriigi pädevad asutused on teadlikud käesoleva määruse või autoveoalaste ühenduse õigusaktide tõsisest rikkumisest **või korduvatest pisirikkumistest**, mille paneb toime *mõne* mitteresidendist vedaja, edastab see liikmesriik, kelle territooriumil rikkumine tuvastati, asukohaliikmesriigi pädevatele

1. Kui liikmesriigi pädevad asutused on teadlikud käesoleva määruse või autoveoalaste ühenduse õigusaktide tõsisest rikkumisest, mille paneb toime *mõni* mitteresidendist vedaja, edastab see liikmesriik, kelle territooriumil rikkumine tuvastati, asukohaliikmesriigi pädevatele võimalikult kiiresti, kuid hiljemalt

asutustele võimalikult kiiresti, kuid hiljemalt ühe kuu jooksul pärast rikkumisest teadlikuks saamist järgmise teabe:

ühe kuu jooksul pärast rikkumisest teadlikuks saamist järgmise teabe:

Selgitus

So long as Kuni rikkumisi tõlgendatakse ja käsitletakse liikmesriikides niivõrd erinevalt ja kuna praegu puudub selles osas konkreetne väljavaade mis tahes kiireks paranemiseks, siis ei tohiks käesolevas määruses sisalduda sätted korduvate pisirikkumiste kohta.

Muudatusettepanek 21

Artikli 23 lõige 2

2. Ilma et see piiraks kriminaalvastutusele võtmist, võib vastuvõttev liikmesriik kehtestada karistusi mitteresidendist vedajate suhtes, kes on kabotaaži korral rikkunud tema territooriumil käesolevat määrust või ühenduse või siseriiklikke veoeeskirju. Kõnealuseid karistusi kohaldatakse diskrimineerimata ja nende hulka võib muu hulgas kuuluda hoiatus ja/või tõsiste rikkumiste **või korduvate pisirikkumiste** korral kabotaažveo ajutine keelamine selle vastuvõtva liikmesriigi territooriumil, kus eeskirju on rikutud.

2. Ilma et see piiraks kriminaalvastutusele võtmist, võib vastuvõttev liikmesriik kehtestada karistusi mitteresidendist vedajate suhtes, kes on kabotaaži korral rikkunud tema territooriumil käesolevat määrust või ühenduse või siseriiklikke veoeeskirju. Kõnealuseid karistusi kohaldatakse diskrimineerimata ja nende hulka võib muu hulgas kuuluda hoiatus ja/või tõsiste rikkumiste korral kabotaažveo ajutine keelamine selle vastuvõtva liikmesriigi territooriumil, kus eeskirju on rikutud, **ja/või rahatrahvi määramine.**

Selgitus

Kuni rikkumisi tõlgendatakse ja käsitletakse liikmesriikides niivõrd erinevalt ja kuna praegu puudub selles osas konkreetne väljavaade mis tahes kiireks paranemiseks, siis ei tohiks käesolevas määruses sisalduda sätted korduvate pisirikkumiste kohta.

Karistuste efektiivsuse tagamiseks tuleks määruses selgesõnaliselt sätestada rahatrahvide määramine.

Muudatusettepanek 22

Artikkel 24

Liikmesriigid tagavad, et autoveoalaste ühenduse õigusaktide tõsine rikkumine **või korduvad pisirikkumised**, mille panevad toime vedajad asukohaga nende territooriumil, ning millega on kaasnenud karistuse kehtestamine, ja kehtestavad karistused kantakse määruse (EÜ) nr xx/xxxx [millega kehtestatakse ühised

Liikmesriigid tagavad, et autoveoalaste ühenduse õigusaktide tõsine rikkumine, mille panevad toime vedajad asukohaga nende territooriumil, ning millega on kaasnenud karistuse kehtestamine, ja kehtestavad karistused kantakse määruse (EÜ) nr xx/xxxx [millega kehtestatakse ühised reeglid autoveo-ettevõtja tegevusalale

reeglid autoveo-ettevõtja tegevusalale lubamise kohta] alusel loodavasse riiklikku autoveo-ettevõtjate registrisse. Sellised registri sissekanded, mis hõlmavad ühenduse litsentsi ajutist või alalist kehtetuks tunnistamist, jäävad andmebaasi vähemalt kaheks aastaks.

lubamise kohta] alusel loodavasse riiklikku autoveo-ettevõtjate registrisse. Sellised registri sissekanded, mis hõlmavad ühenduse litsentsi ajutist või alalist kehtetuks tunnistamist, jäävad andmebaasi vähemalt kaheks aastaks.

Selgitus

Kuni rikkumisi tõlgendatakse ja käsitletakse liikmesriikides niivõrd erinevalt ja kuna praegu puudub selles osas konkreetne väljavaade mis tahes kiireks paranemiseks, siis ei tohiks käesolevas määruses sisalduda sätteid korduvate pisirikkumiste kohta.

Muudatusettepanek 23

Artikli 30 teine lõik

Seda kohaldatakse alates **[kohaldamise kuupäev]**.

Seda kohaldatakse alates **1. jaanuarist 2009**.

Muudatusettepanek 24

I lisa, Litsentsi esimene leht

rendi või tasu eest bussidega toimuva rahvusvahelise reisijateveo jaoks

rendi või tasu eest bussidega toimuva rahvusvahelise reisijateveo **ja kabotaaži** jaoks

Muudatusettepanek 25

I lisa, Üldsätted, lõike 5 punkt c

c) on toime pannud **mis tahes** liikmesriigis autoveoalaste ühenduse õigusaktide tõsise rikkumise **või korduvad pisirikkumised**, eelkõige seoses sõidukite ja juhtide sõidu- ja puhkeaja eeskirjadega ja määruse (EÜ) nr [.../...] [käesolev määrus] artikli 5 lõike 1 neljandas lõigus osutatud paralleelvedude või ajutiste vedude loata pakkumisega. Rikkumise toime pannud vedaja registrijärgse asukohaliikmesriigi pädevad asutused võivad muu hulgas kehtetuks tunnistada ühenduse litsentsi või tunnistada ajutiselt või alaliselt kehtetuks ühenduse

c) on toime pannud **ühes või mitmes** liikmesriigis autoveoalaste ühenduse õigusaktide tõsise rikkumise, eelkõige seoses sõidukite ja juhtide sõidu- ja puhkeaja eeskirjadega ja määruse (EÜ) nr [.../...] [käesolev määrus] artikli 5 lõike 1 neljandas lõigus osutatud paralleelvedude või ajutiste vedude loata pakkumisega. Rikkumise toime pannud vedaja registrijärgse asukohaliikmesriigi pädevad asutused võivad muu hulgas kehtetuks tunnistada ühenduse litsentsi või tunnistada ajutiselt või alaliselt kehtetuks ühenduse

litsentsi osad või kõik tõestatud koopiad

litsentsi osad või kõik tõestatud koopiad.

Selgitus

Kuna “pisirikkumisi” tõlgendatakse ja käsitletakse liikmesriikides erinevalt, siis nende hõlmamine tekitab bussiveo-ettevõtjates õiguslikku ebakindlust. Karistuste määramisel tuleks seetõttu keskenduda vaid tõsistele rikkumistele. Kõikide riikide bussiveo-ettevõtjatele võrdse mänguruumi loomiseks peavad liikmesriigid leppima kokku “tõsiste rikkumiste” (üksikutes) määratlustes enne käesoleva uuesti sõnastatud versiooni jõustamist.

SELETUSKIRI

Üldine raamistik

Bussiteenuste turule juurdepääsu reguleerivad praegu määrused (EMÜ) nr 684/92 ja (EÜ) nr 12/98.

Bussiteenuste puhul eristatakse kaht transpordikategooriat: juhuveod ja regulaarveod.

Kahe eespool nimetatud määrusega liberaliseeriti juba rahvusvahelised juhuveod.

Rahvusvaheliste regulaarvedude puhul peavad vedajad taotlema nende liikmesriikide luba, mille kaudu teenust osutatakse. Lisaks on rahvusvaheliste regulaarvedude puhul võimalik kabotaaž.

Komisjoni ettepaneku eesmärk on lihtsustada õiguslikku raamistikku. Vastu on võetud maanteetranspordi ja raudteetranspordi avaliku teenuse kohustust käsitlev määrus, mida tuleb regulaarvedudele loa andmise menetlusel arvesse võtta. Lisaks tahab komisjon kontrollimise lihtsustamise eesmärgil tugevdada liikmesriikidevahelist koostööd ja ühtlustada dokumentide formaati.

Raportööri seisukoht

Võib rõõmustada õigusliku raamistiku lihtsustamise üle kahe määruse üheks liitmisel.

1. Määruse **reguleerimisala** osas tuleb täpsustada, et määrust ei kohaldata riikide litsentside suhtes, mida liikmesriigid väljastavad ettevõtetele, kes pakuvad vaid siseriiklikke teenuseid.

2. Rahvusvahelistele regulaarvedudele **lubade andmise korra** osas tervitatakse sektoris üldiselt lihtsustamist. Liikmesriigid tohivad keelduda lubade andmisest vaid väga erilistel juhtudel ja täpsemalt siis, kui regulaarvedu mõjutab oluliselt avaliku teenindamise lepingu elujõulisust. Teenusega seotud liikmesriigid teavitavad pärast loa väljastamist liikmesriike, mille territooriumi üksnes ületatakse, reisijaid peale võtmata või maha panemata.

Sujuva menetluse tagamiseks tuleb lühendada asjassepuutuvate riikide käest loa saamise või nende poolt loa väljastamisest keeldumise tähtaegu ning komisjoni otsuse tähtaega loa väljastamisest keeldumisele järgnenud edasikaebamise osas.

Samuti tuleb tagada võimalus kasutada ajutiselt ja erandkorras regulaarvedusid; samuti tuleb teavitada liikmesriike, mille territooriumil asub lähtepunkt, nimetatud võimaluse kasutamisest ja eriolukorra põhjustest.

Liikmesriikidele tuleb anda võimalus tühistada lubade andmise kord piiriüleste regulaarvedude puhul. Avaliku teenuse kohustust käsitlev määrus jääb igal juhul kehtima.

3. Määruse ettepaneku põhjenduses 11 sätestatakse, et direktiivi **töötajate lähetamise** kohta

kohaldatakse regulaarsete erivedude puhul. See säte tuleb lisada vastavasse artiklisse.

4. **Liikmesriikidevahelise koostöö** osas pakub raportöör samu põhimõtteid ja muudatusi, mis kehtivad eeskirjades, mis käsitlevad rahvusvaheliste autoveoteenuste turule juurdepääsu.

5. **Kontrollidokumentide ühtlustamise** osas toetab raportöör ettepanekus esitatud sätteid ja eriti komiteemenetluse kohaldamist koos parlamendi teostatava kontrolliga.

ANNEX 1: LETTER OF THE COMMITTEE ON LEGAL AFFAIRS

COMMITTEE ON LEGAL AFFAIRS
CHAIRMAN

Ref.: D(2007)73874

Mr Paolo COSTA
Chairman of the Committee on Transport and
Tourism
ASP 09G305
Brussels

Subject: Proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council on common rules for access to the market for coach and bus services (2007/0097(COD)) (recast)

Dear Sir,

The Committee on Legal Affairs, which I am honoured to chair, has examined the proposal referred to above, pursuant to Rule 80a on Recasting, as introduced into the Parliament's Rules of Procedure by its Decision of 10 May 2007.

Paragraph 3 of that Rule reads as follows:

"If the committee responsible for legal affairs considers that the proposal does not entail any substantive changes other than those identified as such in the proposal, it shall inform the committee responsible.

In such a case, over and above the conditions laid down in Rules 150 and 151, amendments shall be admissible within the committee responsible only if they concern those parts of the proposal which contain changes.

However, amendments to the parts which have remained unchanged may be admitted by way of exception and on a case-by-case basis by the chairman of the above committee if he considers that this is necessary for pressing reasons relating to the internal logic of the text or because the amendments are inextricably linked to other admissible amendments. Such reasons must be stated in a written justification to the amendments".

Following the opinion of the Legal Service, whose representatives participated in the meetings of the Consultative Working Party examining the recast proposal, and in keeping with the recommendations of the draftsman, the Committee on Legal Affairs considers that

the proposal in question does not include any substantive changes other than those identified as such in the proposal and that, as regards the codification of the unchanged provisions of the earlier acts with those changes, the proposal contains a straightforward codification of the existing texts, without any change in their substance.

In conclusion, the Committee on Legal Affairs recommends your Committee, as the committee responsible, to proceed to examine the above proposal in accordance with Rule 80a.

Yours faithfully,

Giuseppe GARGANI

**ANNEX 2: LETTRE AVIS DU GROUPE CONSULATIF DES SERVICES
JURIDIQUES**

Brussels,

OPINION

**FOR THE ATTENTION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT
THE COUNCIL THE
COMMISSION**

**Proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council on
common rules for access to the market for coach and bus services (recast) COM(2007)
264 final of 23.5.2007 - 2007/0097 (COD)**

Having regard to the Inter-institutional Agreement of 28 November 2001 on a more structured use of the recasting technique for legal acts, and in particular to point 9 thereof, the Consultative Working Party, consisting of the respective legal services of the European Parliament, the Council and the Commission, met on 30 May 2007 and on 11 June 2007 for the purpose of examining the aforementioned proposal submitted by the Commission.

At those meetings¹, an examination of the proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council recasting Council Regulation (EEC) 684/92 of 16 March 1992 on common rules for the international carriage of passengers by coach and bus and Council Regulation (EC) No 12/98 of 11 December 1997 laying down the conditions under which non-resident carriers may operate national road passenger transport services within a Member State resulted in the Consultative Working Party's establishing, by common accord, as follows:

¹ The Consultative Working Party had all language versions of the proposal and worked on the basis of the English version, being the master-copy language version of the text under discussion.

1) An incorrect title had been erroneously indicated in the cover page of the abovementioned document having been officially transmitted on 23 May 2007, which read *"Proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council on common rules for the international carriage of passengers by coach and bus"*; in that document, the correct title was that appearing at the beginning of the text of the recast proposal and reading *"Proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council on common rules for access to the market for coach and bus services"*. Incidentally, it should be pointed out that on 1 June 2007 a new document bearing a reference number COM(2007) 264 final/2 has been officially transmitted to the European Parliament and to the Council; on the cover page of that new document a corrigendum appears, which reads *"Annule et remplace la page de couverture du document COM(2007)264 final .du 23.5.2007 / Cette correction concerne les versions EN,FR,DE"*.

2) The following parts of text of the recast proposal should have been identified by using the grey-shaded type used for marking substantive changes:

the entire text of the second subparagraph of point (3.4) of Article 2 of Regulation 684/92, appearing twice in the text of the recast proposal already marked with double strikethrough, once between the texts of points (c) and (d) of Article 2 and once between the fourth and fifth subparagraphs of Article 5(3);

the entire text of Article 3a(5) of Regulation 684/92, having been already marked with double strikethrough and appearing immediately after Article 4(4) in the text of the recast proposal;

the entire text of the second subparagraph of Article 13(3) of Regulation 684/92, having been already marked with double strikethrough and appearing in the text of Article 5(5) in the recast proposal;

the entire text of Article 5(4) of Regulation 684/92, having been already marked with double strikethrough and appearing between the texts of paragraphs 3 and 4 of Article 6 in the recast proposal;

the entire text of Article 6(2) of Regulation 684/92, having been already marked with double strikethrough and appearing between the texts of paragraphs 1 and 2 of Article 7 in the recast proposal;

in Article 8(8), the word *"within"* (already marked with double strikethrough) and the word *"after"*;

the entire text of Article 11(5) of Regulation 684/92, having been already marked with double strikethrough and appearing between the texts of paragraphs 6 and 7 of Article 12 in the recast proposal;

the initial wording of Article 6(2), introductory words, of Regulation 12/98, appearing as a deleted text, marked with double strikethrough, before the introductory words of Article 17(2) in the recast proposal;

the second sentence of Article 6(3) of Regulation 12/98, appearing as a deleted text, marked with double strikethrough, after the text of Article 17(3) in the recast proposal;

the entire text of the third subparagraph of point (3) of Article 3 of Regulation 12/98, having been already marked with double strikethrough and appearing at the end of point (c) of Article 15 in the text of the recast proposal;

the entire text of the fourth subparagraph of point (3) of Article 3 of Regulation 12/98, having been already marked with double strikethrough and appearing immediately after the proposed text of Article 15 in the recast proposal;

in Article 16(1)(a), the word "*rates*";

in the title of Chapter VI, in the second subparagraph of Article 22(1), in Article 23(2) and in Article 27, the words "*penalties*" (already marked with double strikethrough) and "*sanctions*" (already marked with adaptation arrows);

in Article 18(1), introductory words, the wordings "*Passengers using*" and "*throughout their journey possess*" (all having been already marked with double strikethrough), and "*Carriers operating*" and "*issue*" (all presented between adaptation arrows);

in Article 22(1)(a), the word "*permanent*" (already marked with adaptation arrows);

in Article 22(1)(b), the word "*temporary*" (already included in a part of text marked with adaptation arrows).

3) The deleted texts of Section IV of Regulation 684/92 appearing immediately after new Article 13 in the recast proposal and of Article 16(5) of the same regulation appearing immediately after new Article 20 should have not appeared in the recast proposal.

4) It was acknowledged that a certain inconsistency would appear to exist between the text of point 5(c) of Annex I and that of Article 22(1), in that the said point appears to quote the contents of the introductory wording and of point (a) of Article 22(1) without mentioning its point (b).

5) It was also acknowledged that the correlation table in Annex II is not accurate, and would therefore need to be completed and corrected where necessary.

In consequence, examination of the proposal has enabled the Consultative Working Party to conclude, without dissent, that the proposal does not comprise any substantive amendments other than those identified as such therein or in the present opinion. The Working Party also concluded, as regards the codification of the unchanged provisions of the earlier acts with those substantive amendments, that the proposal contains a straightforward codification of the existing texts, without any change in their substance.

C. PENNERA
Jurisconsult

J.-C. PIRIS
Jurisconsult

M. PETITE
Director General

MENETLUS

Pealkiri	Bussiteenuste turule juurdepääsu käsitlevad ühiseeskirjad (uuesti sõnastatud)		
Viited	KOM(2007)0264 – C6-0147/2007 – 2007/0097(COD)		
EP-le esitamise kuupäev	23.5.2007		
Vastutav komisjon istungil teada andmise kuupäev	TRAN 24.9.2007		
Arvamuse esitaja(d) istungil teada andmise kuupäev	JURI 24.9.2007		
Arvamuse esitamisest loobumine otsuse kuupäev	JURI 20.11.2007		
Raportöör(id) nimetamise kuupäev	Mathieu Grosch 13.7.2007		
Arutamine parlamendikomisjonis	9.10.2007	21.11.2007	21.1.2008
Vastuvõtmise kuupäev	22.1.2008		
Lõpphääletuse tulemused	+: -: 0:	45 0 3	
Lõpphääletuse ajal kohal olnud liikmed	Gabriele Albertini, Inés Ayala Sender, Etelka Barsi-Pataky, Paolo Costa, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Petr Duchoň, Said El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Francesco Ferrari, Mathieu Grosch, Georg Jarzembowski, Stanisław Jałowiecki, Timothy Kirkhope, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou, Sepp Kusstatscher, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Erik Meijer, Robert Navarro, Seán Ó Neachtain, Willi Piecyk, Reinhard Rack, Luca Romagnoli, Gilles Savary, Brian Simpson, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Georgios Toussas, Yannick Vaugrenard, Roberts Ziļe		
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliige/asendusliikmed	Johannes Blokland, Philip Bradbourn, Luigi Cocilovo, Markus Ferber, Jeanine Hennis-Plasschaert, Lily Jacobs, Anne E. Jensen, Leopold Józef Rutowicz, Ari Vatanen, Corien Wortmann-Kool		