

EUROOPAN PARLAMENTTI

2004



2009

Istuntoasiakirja

A6-0038/2008

12.2.2008

*****I**

MIETINTÖ

ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä (uudelleenlaadittu)
(KOM(2007)0265 – C6-0146/2007 – 2007/0099(COD))

Liikenne- ja matkailuvaliokunta

Esittelijä: Mathieu Grosch

(Uudelleenlaatiminen – työjärjestyksen 80 a artikla)

Lainsäädäntömenettelyistä käytettävät symbolit

- * Kuulemismenettely
yksinkertainen enemmistö
- **I Yhteistoimintamenettely (ensimmäinen käsittely)
yksinkertainen enemmistö
- **II Yhteistoimintamenettely (toinen käsittely)
*yksinkertainen enemmistö yhteisen kannan hyväksymiseksi
parlamentin jäsenten enemmistö yhteisen kannan hylkäämiseksi tai
tarkistamiseksi*
- *** Hyväksyntämenettely
*parlamentin jäsenten enemmistö lukuun ottamatta EY-sopimuksen
105, 107, 161 ja 300 artiklassa ja EU-sopimuksen 7 artiklassa
tarkoitettuja tapauksia*
- ***I Yhteispäätösmenettely (ensimmäinen käsittely)
yksinkertainen enemmistö
- ***II Yhteispäätösmenettely (toinen käsittely)
*yksinkertainen enemmistö yhteisen kannan hyväksymiseksi
parlamentin jäsenten enemmistö yhteisen kannan hylkäämiseksi tai
tarkistamiseksi*
- ***III Yhteispäätösmenettely (kolmas käsittely)
yksinkertainen enemmistö yhteisen tekstin hyväksymiseksi

(Ilmoitettu menettely perustuu komission esittämään oikeusperustaan.)

Tarkistukset säädösehdotukseen

Parlamentin tarkistukset merkitään ***lihavoidulla kursivilla***. Pelkkää *kursivointia* käytetään kiinnittämään asiasta vastaavien yksiköiden huomio sellaisiin säädösehdotuksen osiin, jotka ehdotetaan korjattavaksi lopullisessa tekstissä (esimerkiksi selvästi virheelliset tai kyseisestä kieliversiosta pois jääneet kohdat). Korjausehdotusten hyväksymisestä päättävät asiasta vastaavat yksiköt.

SISÄLTÖ

	Sivu
LUONNOS EUROOPAN PARLAMENTIN LAINSÄÄDÄNTÖPÄÄTÖSLAUSELMAKSI	5
PERUSTELUT	22
ANNEX 1: LETTER OF THE COMMITTEE ON LEGAL AFFAIRS	24
ANNEX 2: LETTRE AVIS DU GROUPE CONSULATIF DES SERVICES JURIDIQUES	26
ASIAN KÄSITTELY	29

LUONNOS EUROOPAN PARLAMENTIN LAINSÄÄDÄNTÖPÄÄTÖSLAUSELMAKSI

ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä (uudelleenlaadittu)

(KOM(2007)0265 – C6-0146/2007 – 2007/0099(COD))

(Yhteispäätösmenettely: ensimmäinen käsittely – uudelleenlaatiminen)

Euroopan parlamentti, joka

- ottaa huomioon komission ehdotuksen Euroopan parlamentille ja neuvostolle (KOM(2007)0265),
 - ottaa huomioon EY:n perustamissopimuksen 251 artiklan 2 kohdan ja 71 artiklan, joiden mukaisesti komissio on antanut ehdotuksen Euroopan parlamentille (C6-0146/2007),
 - ottaa huomioon 28. marraskuuta tehdyn toimielinten välisen sopimuksen säädösten uudelleenlaatimistekniikan järjestelmällisestä käytöstä¹,
 - ottaa huomioon oikeudellisten asioiden valiokunnan 20. marraskuuta 2007 päivätyn kirjeen työjärjestyksen 80 a artiklan 3 kohdan mukaisesti,
 - ottaa huomioon työjärjestyksen 80 a artiklan ja 51 artiklan,
 - ottaa huomioon liikenne- ja matkailuvaliokunnan mietinnön (A6-0038/2008),
1. hyväksyy komission ehdotuksen sellaisena kuin se on tarkistettuna ja mukautettuna Euroopan parlamentin, neuvoston ja komission oikeudellisista yksiköistä koostuvan neuvoa-antavan ryhmän suositusten perusteella;
 2. pyytää komissiota antamaan asian uudelleen Euroopan parlamentin käsiteltäväksi, jos se aikoo tehdä tähän ehdotukseen huomattavia muutoksia tai korvata sen toisella ehdotuksella;
 3. kehottaa puhemiestä välittämään parlamentin kannan neuvostolle ja komissiolle.

Komission teksti

Parlamentin tarkistukset

¹ EYVL C 77, 28.3.2002, s. 1.

Tarkistus 1
Johdanto-osan 4 a kappale (uusi)

(4 a) Saapuva tai lähtevä maanteiden tavaraliikenne tietynlaisia jäsenvaltioiden välisiä tavaroiden yhdistettyjä kuljetuksia koskevista yhteisistä säännöistä 7 päivänä joulukuuta annetussa neuvoston direktiivissä 92/106/ETY¹ tarkoitettujen yhdistettyjen kuljetusten yhteydessä ja siten yhdistetyt rautatie-maantiekuljetukset ja/tai vesitie-maantiekuljetukset kumpaankin suuntaan eivät kuulu kabotaasiliikenteen määritelmään.

¹ EYVL L 368, 17.12.1992, s. 38. Direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna direktiivillä 2006/103/EY (EUVL L 363, 20.12.2006, s. 344).

Perustelu

Eräiden jäsenvaltioiden nykykäytännöt viittaavat toisenlaiseen suuntaukseen. Tämä ei voi eikä saa olla asian tarkoitus.

Tarkistus 2
Johdanto-osan 9 kappale

(9) Olisi vahvistettava myös kuljettajatodistus, jotta jäsenvaltiot voivat tehokkaasti tarkastaa, ovatko kolmansien maiden kuljettajat laillisessa työsuhteessa tai tietystä kuljetuksesta vastaavan liikenteenharjoittajan käytettävissä.

(9) Olisi vahvistettava myös kuljettajatodistus, jotta jäsenvaltiot voivat tehokkaasti tarkastaa, ovatko kolmansien maiden kuljettajat laillisessa työsuhteessa tai tietystä kuljetuksesta vastaavan liikenteenharjoittajan käytettävissä.
Kuljettajatodistuksen olisi oltava kaikille tarkastusten tekijöille ymmärrettävä.

Perustelu

Selvennys.

Tarkistus 3
Johdanto-osan 11 kappale

(11) Aikaisemmin tällainen kansallinen

(11) Aikaisemmin tällainen kansallinen

liikenne on sallittu tilapäisesti. Käytännössä on ollut vaikeaa määritellä, mikä on luvallista liikennettä. Sen vuoksi tarvitaan selkeitä ja helposti valvottavissa olevia sääntöjä.

liikenne on sallittu tilapäisesti. Käytännössä on ollut vaikeaa määritellä, mikä on luvallista liikennettä. Sen vuoksi tarvitaan selkeitä ja helposti valvottavissa olevia sääntöjä. ***Pidemmällä aikavälillä kabotaasiliikenteen rajoittaminen ei kuitenkaan ole enää perusteltua. Kaikki rajoitukset on poistettava, sillä ne eivät ole yhteensopivia rajattomien sisämarkkinoiden periaatteen kanssa, jonka mukaan on varmistettava tavaroiden ja palvelujen vapaa liikkuvuus. Jäsenvaltioiden olisi toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että säännöt pannaan yhdenmukaisesti täytäntöön koko unionissa.***

Perustelu

Jo vuoden 1957 sopimuksella luotiin palvelujen vapaa liikkuvuus ja yhteinen liikennepolitiikka. Vuonna 1985 parlamentti vei neuvoston yhteisöjen tuomioistuimeen, koska neuvosto ti kyennyt toteuttamaan yhteistä liikennepolitiikkaa. Tuomion seurauksena tehtiin ensimmäiset aloitteet maanteiden tavaraliikenteen vapauttamisesta. Nyt ei saa kääntää tätä kehitystä taaksepäin, vaan pitää pyrkiä kabotaasimarkkinoiden täydelliseen vapauttamiseen vuonna 2012. Ympäristöasioissa on varmistettava, että maanteiden tavaraliikennettä hoidetaan mahdollisimman tehokkaasti eikä ajeta tyhjiä ajoja yhtään enempää kuin on pakko.

Tarkistus 4

Johdanto-osan 12 a kappale (uusi)

(12 a) Kabotaasimatkojen määrän ja suoritusajankohdan rajoittaminen on välttämätön välivaihe, jonka tarkoituksena on kannustaa jäsenvaltioita yhdenmukaistamaan mahdollisimman pitkälti verotukselliset edellytykset ja työskentelyolosuhteet. Siksi tässä asetuksessa vahvistetut rajoitukset ovat väliaikaisia, ja niistä on tarkoitus luopua 1 päivästä tammikuuta 2014 alkaen.

Perustelu

Kabotaasiliikenteen rajoittaminen sisämarkkinoilla olisi oltava vain väliaikaista. Siksi on yhdenmukaistamiseen kannustamiseksi mainittava erityinen ajankohta.

Tarkistus 5
Johdanto-osan 12 b kappale (uusi)

(12 b) Joillakin naapurijäsenvaltioilla on vahvoja ja pitkäaikaisia taloudellisia siteitä. Tällaisten jäsenvaltioiden olisi siksi voitava sallia asianomaisten naapurijäsenvaltioiden liikenteenharjoittajille laajempi oikeus kabotaasiin.

Perustelu

Naapurijäsenvaltioilla, joilla on vahvat taloudelliset siteet, olisi oltava mahdollisuus avata keskinäisiä markkinoitaan enemmän. Ks. myös tarkistus, jossa esitetään uutta 6 a kohtaa 8 artiklaan.

Tarkistus 6
Johdanto-osan 13 a kappale (uusi)

(13 a) Olisi voitava välttää tilanne, jossa kolmansien maiden välinen liikenne eli kansainvälinen liikenne kahden sellaisen jäsenvaltion välillä, joista kumpikaan ei ole liikenteenharjoittajan sijoittautumisjäsenvaltio, johtaa tilanteisiin, joissa toiminnan säännöllisyys, jatkuvuus ja järjestelmällisyys vääristää markkinoita sovellettaessa epäedullisempia työehtoja kuin niissä kahdessa jäsenvaltiossa, joiden välillä kolmansien maiden välinen liikenne tapahtuu.

Perustelu

On voitava välttää ongelmat, jotka liittyvät liikenteenharjoittajiin, jotka säännöllisesti ja järjestelmällisesti harjoittavat kolmansien maiden välistä liikennettä ja käyttävät hyväkseen sijoittautumisvaltionsa epäedullisempia sosiaali- ja palkkaehtoja. Ks. myös tarkistus, jossa esitetään uutta 7 a artiklaa.

Tarkistus 7
Johdanto-osan 14 kappale

(14) Hallinnollisia muodollisuuksia olisi mahdollisuuksien mukaan kevennettävä

(14) Hallinnollisia muodollisuuksia olisi mahdollisuuksien mukaan kevennettävä

luopumatta kuitenkaan tarkastuksista ja seuraamuksista, joilla taataan tämän asetuksen oikea soveltaminen ja täytäntöönpanon tehokas valvonta. Tätä varten yhteisön liikenneluvan peruuttamista koskevia sääntöjä olisi selvennettävä ja lujitettava. Nykyisiä sääntöjä olisi mukautettava siten, että ne mahdollistavat tehokkaat seuraamukset sellaisista vakavista ***tai toistuvista vähäisemmistä*** rikkomisista, jotka on tehty muissa jäsenvaltioissa kuin sijoittautumisjäsenvaltiossa. Seuraamukset eivät saa olla syrjiviä ja niiden on oltava oikeassa suhteessa rikkomisen vakavuuteen. ***Määrättyihin seuraamuksiin olisi*** oltava mahdollista ***hakea muutosta***.

luopumatta kuitenkaan tarkastuksista ja seuraamuksista, joilla taataan tämän asetuksen oikea soveltaminen ja täytäntöönpanon tehokas valvonta. Tätä varten yhteisön liikenneluvan peruuttamista koskevia sääntöjä olisi selvennettävä ja lujitettava. Nykyisiä sääntöjä olisi mukautettava siten, että ne mahdollistavat tehokkaat seuraamukset sellaisista vakavista rikkomisista, jotka on tehty muissa jäsenvaltioissa kuin sijoittautumisjäsenvaltiossa. Seuraamukset eivät saa olla syrjiviä ja niiden on oltava oikeassa suhteessa rikkomisen vakavuuteen. ***Muutoksenhaun olisi*** oltava mahdollista.

Perustelu

Seuraamusten määrääminen toistuvista vähäisemmistä rikkomisista, jotka on tehty muussa kuin sijoittautumisjäsenvaltiossa, edellyttää sitä, että jäsenvaltio, jossa tällainen rikkominen on tapahtunut, ilmoittaa asiasta sijoittautumisjäsenvaltiolle. Tästä aiheutuisi kohtuuton hallinnollinen kuormitus.

Tarkistus 8

Johdanto-osan 14 kappale (Johdanto-osan 15 kappale EN-versiossa)

(15) Jäsenvaltioiden olisi merkittävä maantiekuljetusyriytyksiä koskevaan kansalliseen rekisteriinsä kaikki liikenteenharjoittajien vakavat rikkomiset ***ja toistuvat vähäisemmät rikkomiset***, jotka ovat johtaneet seuraamuksiin.

(15) Jäsenvaltioiden olisi merkittävä maantiekuljetusyriytyksiä koskevaan kansalliseen rekisteriinsä kaikki liikenteenharjoittajien vakavat rikkomiset, jotka ovat johtaneet seuraamuksiin.

Perustelu

Niin kauan kuin rikkomisia tulkitaan eri tavoin eri jäsenvaltioissa eikä näkyvissä ole nopeaa muutosta asiaan, asetukseen ei pidä sisällyttää toistuvan vähäisemmän rikkomisen käsitettä.

Tarkistus 9

1 artiklan 4 kohta

4. Tätä asetusta sovelletaan ***kansalliseen maanteiden tavaraliikenteeseen, jota muu kuin jäsenvaltiosta oleva***

4. Tätä asetusta sovelletaan ***kabotaasilikenteeseen***.

liikenteenharjoittaja harjoittaa tilapäisesti siten kuin III luvussa säädetään.

Perustelu

On selvennettävä, että kohdassa viitataan kabotaasiliikenteeseen, sellaisena kuin se on määritetty 2 artiklan 6 kohdassa, jottei ilmauksesta "tilapäinen liikenne" käytetä muita tulkintoja.

Tarkistus 10

1 artiklan 5 kohdan johdantokappale

Tätä asetusta ei sovelleta seuraaviin kuljetuksiin ja niihin liittyvään ajoneuvojen kuljettamiseen tyhjänä:

Tätä asetusta ei sovelleta seuraaviin kuljetuksiin ja niihin liittyvään ajoneuvojen kuljettamiseen tyhjänä, **koska ne eivät kuulu yhteisön lupajärjestelmän piiriin:**

Perustelu

On tehtävä selväksi, että asetusta ei sovelleta 1 artiklan 5 kohdassa lueteltuihin ajoneuvotyyppeihin, koska ne on vapautettu yhteisön tasolla.

Tarkistus 11

1 artiklan 5 kohdan a alakohta

a) osana **julkista palvelua** harjoitettava postinkuljetus;

a) osana **yleispalvelua** harjoitettava postinkuljetus;

Perustelu

Ottaen huomioon postipalveludirektiiviin tehtävät muutokset on syytä puhua yleispalvelusta.

Tarkistus 12

2 artiklan 6 kohta

6) 'kabotaasiliikenteellä' kansallista liikennettä, jota harjoitetaan tilapäisesti toisen lukuun vastaanottavassa jäsenvaltiossa;

6) 'kabotaasiliikenteellä' kansallista liikennettä, jota harjoitetaan tilapäisesti toisen lukuun vastaanottavassa jäsenvaltiossa **eli siten kuin III luvussa säädetään;**

Perustelu

Kabotaasiliikenteen määritelmässä on viitattava III luvussa asetettuihin edellytyksiin, jottei ilmauksesta "tilapäinen liikenne" käytetä muita tulkintoja.

Tarkistus 13
2 artiklan 7 kohta

7) 'yhteisön tieliikennelainsäädännön vakavalla rikkomisella tai toistuvalla vähäisemmällä rikkomisella' rikkomisia, joista seuraa [maanteiden liikenteenharjoittajan ammatin harjoittamiseksi täytettäviä edellytyksiä koskevista yhteisistä säännöistä] annetun asetuksen (EY) N:o xx/xxxx 6 artiklan 1 ja 2 kohdassa tarkoitetun hyvän maineen menettäminen.

Poistetaan.

Perustelu

Hyvää mainetta koskeva vaatimus ei ole hyväksyttävä, koska se antaa olettaa, että kyseisen ammattialan edustajat voivat syyllistyä moraalisiin väärinkäytöksiin. Tiukasti oikeudelliselta kannalta termi ei ole asianmukainen peruste seuraamukselle. Tarkoitus on muuttaa ehdotusta asetukseksi, jolla luodaan yhteiset säännöt tieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamiselle (Ticaun mietintö).

Tarkistus 14
2 artiklan 7 a kohta (uusi)

7 a) 'kolmansien maiden välisellä liikenteellä' liikenteenharjoittajan harjoittamaa kansainvälistä liikennettä kahden vastaanottavan jäsenvaltion välillä, joista kumpikaan ei ole liikenteenharjoittajan sijoittautumisvaltio.

Perustelu

On voitava välttää ongelmat, jotka liittyvät liikenteenharjoittajiin, jotka säännöllisesti ja järjestelmällisesti harjoittavat kolmansien maiden välistä liikennettä ja käyttävät hyväkseen sijoittautumisvaltionsa epäedullisempia sosiaali- ja palkkaehtoja. Ks. myös tarkistus, jossa esitetään uutta 7 a artiklaa.

Tarkistus 15
7 a artikla (uusi)

7 a artikla

*Kolmansien maiden välinen liikenne ja
työntekijöiden lähettäminen työhön
toiseen jäsenvaltioon*

*Kun tavaraliikenteen harjoittaja
harjoittaa kolmansien maiden välistä
liikennettä kahden jäsenvaltion välillä
säännöllisesti, jatkuvasti ja/tai
järjestelmällisesti, jompikumpi
vastaanottavista jäsenvaltioista voi pyytää
soveltamaan tämän asetuksen 9 artiklassa
tarkoitettuja työehtoja.*

Perustelu

On voitava välttää ongelmat, jotka liittyvät liikenteenharjoittajiin, jotka säännöllisesti ja järjestelmällisesti harjoittavat kolmansien maiden välistä liikennettä ja käyttävät hyväkseen sijoittautumisvaltionsa epäedullisempia sosiaali- ja palkkaehtoja.

Tarkistus 16
8 artiklan 2 kohta

2. Edellä 1 kohdassa tarkoitetut liikenteenharjoittajat saavat ajaa samalla ajoneuvolla enintään kolme peräkkäistä kabotaasimatkaa, jotka seuraavat välittömästi toisesta jäsenvaltiosta tai kolmannesta maasta vastaanottavaan jäsenvaltioon suuntautuvaa kansainvälistä kuljetusta sen jälkeen kun kyseisessä kansainvälisessä kuljetuksessa tuodut tavarat on toimitettu. ***Viimeisimmän vastaanottavasta*** jäsenvaltiosta poistumista ***edeltävän kabotaasimatkan*** kuorma on purettava seitsemän päivän kuluessa siitä, kun kansainvälisessä kuljetuksessa vastaanottavaan jäsenvaltioon tuotu kuorma viimeksi purettiin.

2. Edellä 1 kohdassa tarkoitetut liikenteenharjoittajat saavat ajaa samalla ajoneuvolla enintään kolme peräkkäistä kabotaasimatkaa, jotka seuraavat välittömästi toisesta jäsenvaltiosta tai kolmannesta maasta vastaanottavaan jäsenvaltioon suuntautuvaa kansainvälistä kuljetusta sen jälkeen kun kyseisessä kansainvälisessä kuljetuksessa tuodut tavarat on toimitettu. ***Tämän kabotaasilikenteen harjoittamislupa ei edellytä, että ajoneuvon kuorma on purettu kokonaan. Vastaanottavasta jäsenvaltiosta poistumista edeltävien kabotaasimatkojen viimeinen*** kuorma on purettava seitsemän päivän kuluessa siitä, kun kansainvälisessä kuljetuksessa vastaanottavaan jäsenvaltioon tuotu kuorma viimeksi purettiin.

Perustelu

Kabotaasi olisi sallittava heti ensimmäisestä kansainvälisessä kuljetuksessa tuodun kuorman purkamisesta alkaen, vaikka se purettaisiin vain osittain. Näin ehkäistään se, ettei ajoneuvo voisi ajaa koko kapasiteettiaan hyödyntäen vaan joutuisi kulkemaan joitakin matkoja puolityhjänä.

Tarkistus 17
8 artiklan 2 a kohta (uusi)

2 a. Kabotaasiliikennettä voidaan harjoittaa myös jäsenvaltiossa, jonka kautta ajoneuvon on kuljettava sen jälkeen, kun kansainvälisessä kuljetuksessa tuotu kuorma on purettu toimitusjäsenvaltiossa, jos lyhyin paluureitti kulkee tämän jäsenvaltion kautta ja jos paluu tapahtuu seitsemän päivän kuluessa toimitusmaassa suoritetusta kuorman purkamisesta.

Perustelu

Kabotaasi on sallittava paluumatkan kauttakulkumaassa, jottei ajoneuvo joutuisi kulkemaan tyhjänä.

Tarkistus 18
8 artiklan 2 b kohta (uusi)

2 b. Kabotaasimatkojen määrää ja suoritusajankohtaa koskevista rajoituksista luovutaan asteittain. Kaksi vuotta tämän asetuksen voimaantulon jälkeen 2 kohdassa tarkoitettujen kabotaasimatkojen määrä nostetaan seitsemään. Kabotaasimatkojen määrää ja suoritusajankohtaa koskevista rajoituksista luovutaan kokonaan 1 päivänä tammikuuta 2014.

Perustelu

Kabotaasiliikenteen rajoittaminen sisämarkkinoilla olisi oltava vain väliaikaista. Siksi on yhdenmukaistamiseen kannustamiseksi mainittava erityinen ajankohta.

Tarkistus 19
8 artiklan 3 kohdan 1 alakohdan johdantokappale

3. Muun kuin jäsenvaltiosta olevan liikenteenharjoittajan vastaanottavassa jäsenvaltiossa harjoittamaa kansallista maanteiden tavaraliikennettä pidetään tämän asetuksen mukaisena ainoastaan, jos liikenteenharjoittaja voi esittää selvät todisteet kansainvälisestä kuljetuksesta vastaanottavaan jäsenvaltioon sekä jokaisesta sitä seuraavasta kabotaasimatkasta vastaanottavassa jäsenvaltiossa. Todisteessa on oltava kunkin matkan osalta **vähintään** seuraavat tiedot:

3. Muun kuin jäsenvaltiosta olevan liikenteenharjoittajan vastaanottavassa jäsenvaltiossa harjoittamaa kansallista maanteiden tavaraliikennettä pidetään tämän asetuksen mukaisena ainoastaan, jos liikenteenharjoittaja voi esittää selvät todisteet kansainvälisestä kuljetuksesta vastaanottavaan jäsenvaltioon sekä jokaisesta sitä seuraavasta kabotaasimatkasta vastaanottavassa jäsenvaltiossa. Todisteessa on oltava kunkin matkan osalta seuraavat tiedot:

Perustelu

Turhan byrokratian vähentämiseksi on vältettävä tilanne, jossa jäsenvaltiot pyytävät erityistodisteita.

Tarkistus 20
8 artiklan 3 a kohta (uusi)

3 a. Jäsenvaltiot eivät vaadi erityistä lisäasiakirjaa ja päällekkäisiä asiakirjoja 3 kohdan ehtojen täyttymisen toteen näyttämiseksi. Komissio laatii 1 päivään tammikuuta 2010 mennessä 14 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen yhdenmukaistetun rahtikirjamallin, joka on voimassa koko Euroopan unionissa kansainvälisessä liikenteessä, kansallisessa liikenteessä ja kabotaasilikenteessä. Jäsenvaltiot ja komissio varmistavat, että kolmansien maiden kanssa tehtyjen muiden sopimusten määräykset saatetaan sopusointuun tämän asetuksen säännösten kanssa.

Perustelu

On vältettävä tilanne, että kukin jäsenvaltio vaatii erityistä valvonta-asiakirjaa. Keskipitkällä aikavälillä yhdenmukaistettu rahtikirja kaikille liikennetyypeille on ainoa

keino varmistaa oikeusvarmuus, hallinnon yksinkertaistaminen, liikennesopimusten merkityksen lisääntyminen ja näin ollen avoimet kauppasuhteet.

Tarkistus 21
8 artiklan 6 a kohta (uusi)

6 a. Tämän asetuksen säännökset eivät estä jäsenvaltiota myöntämästä yhden tai useamman jäsenvaltion tavaraliikenteen harjoittajalle lupaa harjoittaa alueellaan kabotaasiliikennettä rajoituksetta tai enemmän kuin edellä 2 kohdassa on säädetty ja siten, että kuorman viimeisen purkamisen määräaika ei ole rajoitettu tai se on pidempi kuin edellä 2 kohdassa säädetty määräaika. Ennen tämän asetuksen voimaantuloa myönnettyjä lupia sovelletaan edelleen. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle voimassa olevista luvista ja niiden tämän asetuksen voimaantulon jälkeen myöntämistä luvista.

Perustelu

Muutettu version esittelijän tarkistuksesta 14. Ei vain naapurijäsenvaltioiden vaan kaikkien jäsenvaltioiden olisi sallittava sopia vapaammista säännöistä kabotaasiliikennettä varten.

Tarkistus 22
8 artiklan 6 c kohta (uusi)

6 c. Saapuva tai lähtevä maanteiden tavaraliikenne direktiivissä 92/106/ETY tarkoitettujen yhdistettyjen kuljetusten yhteydessä ei kuulu kabotaasiliikenteen määritelmään.

Perustelu

Eräiden jäsenvaltioiden nykykäytännöt viittaavat toisenlaiseen suuntaukseen. Tämä ei voi eikä saa olla asian tarkoitus.

Tarkistus 23
9 artiklan 1 kohdan e a alakohta (uusi)

***e a) direktiivissä 96/71/EY¹ tarkoitettu
työntekijöiden lähettäminen työhön
toiseen jäsenvaltioon.***

¹ EYVL L 18, 21.1.1997, s. 1.

Perustelu

Johdanto-osan 13 kappaleessa todetaan, että kabotaasiin sovelletaan työntekijöiden lähettämisestä työhön toiseen jäsenvaltioon annettua direktiiviä. Asia olisi mainittava myös artiklaosassa.

Tarkistus 24

11 artiklan 1 kohdan 1 alakohdan johdantokappale

1. Kun missä tahansa jäsenvaltiossa tehdään tai todetaan yhteisön tieliikennelainsäädännön vakava rikkominen ***tai toistuvia vähäisempiä rikkomisia***, rikkomiseen syyllistyneen liikenteenharjoittajan sijoittautumisjäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten on annettava varoitus, ja ne voivat määrätä muun muassa seuraavat hallinnolliset seuraamukset:

1. Kun missä tahansa jäsenvaltiossa tehdään tai todetaan yhteisön tieliikennelainsäädännön vakava rikkominen, rikkomiseen syyllistyneen liikenteenharjoittajan sijoittautumisjäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten on annettava varoitus, ja ne voivat määrätä muun muassa seuraavat hallinnolliset seuraamukset:

Perustelu

Niin kauan kuin rikkomisia tulkitaan eri tavoin eri jäsenvaltioissa eikä näkyvissä ole nopeaa muutosta asiaan, asetukseen ei pidä sisällyttää toistuvan vähäisemmän rikkomisen käsitettä.

Tarkistus 25

11 artiklan 1 kohdan 1 alakohdan b a alakohta (uusi)

***b a) taloudellisten seuraamusten
langettaminen.***

Perustelu

Jotta seuraamukset olisivat tehokkaita, asetuksessa olisi säädettävä myös taloudellisista seuraamuksista.

Tarkistus 26
11 artiklan 1 kohdan 2 alakohta

Näistä seuraamuksista päätetään yhteisön liikenneluvan haltijan tekemien rikkomisten vakavuuden **ja vähäisempien rikkomisten määrän** sekä tämän hallussa olevien kansainvälistä liikennettä koskevan liikenneluvan oikeiksi todistettujen jäljennösten kokonaismäärän perusteella.

Näistä seuraamuksista päätetään yhteisön liikenneluvan haltijan tekemien rikkomisten vakavuuden sekä tämän hallussa olevien kansainvälistä liikennettä koskevan liikenneluvan oikeiksi todistettujen jäljennösten kokonaismäärän perusteella, **kun on annettu lopullinen päätös kaikkien niiden muutoksenhakumahdollisuuksien hyödyntämisen jälkeen, jotka liikenteenharjoittajalla on ollut käytettävissään.**

Perustelu

Niin kauan kuin rikkomisia tulkitaan eri tavoin eri jäsenvaltioissa eikä näkyvissä ole nopeaa muutosta asiaan, asetukseen ei pidä sisällyttää toistuvan vähäisemmän rikkomisen käsitettä.

Tarkistus 27
11 artiklan 2 kohdan 1 alakohdan johdantokappale

2. Jos kuljettajatodistuksia käytetään jollakin tavoin väärin siten, että syyllistytään vakavaan rikkomiseen **tai toistuviin vähäisempiin rikkomisiin, tällaisiin rikkomisiin** syyllistyneen liikenteenharjoittajan sijoittautumisjäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten on langetettava tarkoituksenmukaiset seuraamukset; ne voivat esimerkiksi

2. Jos kuljettajatodistuksia käytetään jollakin tavoin väärin siten, että syyllistytään vakavaan rikkomiseen, **tällaiseen rikkomiseen** syyllistyneen liikenteenharjoittajan sijoittautumisjäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten on langetettava tarkoituksenmukaiset seuraamukset; ne voivat esimerkiksi

Perustelu

Niin kauan kuin rikkomisia tulkitaan eri tavoin eri jäsenvaltioissa eikä näkyvissä ole nopeaa muutosta asiaan, asetukseen ei pidä sisällyttää toistuvan vähäisemmän rikkomisen käsitettä.

Tarkistus 28
11 artiklan 2 kohdan e a alakohta (uusi)

e a) langettaa taloudellisia seuraamuksia.

Perustelu

Jotta seuraamukset olisivat tehokkaita, asetuksessa olisi säädettävä myös taloudellisista seuraamuksista.

Tarkistus 29

11 artiklan 3 kohdan 1 alakohta

3. Jäljempänä 12 artiklan 1 kohdassa tarkoitetussa tapauksessa liikenteenharjoittajan sijoittautumisjäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten on päätettävä, **määrätäänkö liikenteenharjoittajalle** seuraamus. Niiden on ilmoitettava mahdollisimman pian ja viimeistään kolmen kuukauden kuluttua siitä, kun tieto rikkomisesta on saatu, sen jäsenvaltion toimivaltaisille viranomaisille, jossa rikkomiset todettiin mitkä tämän artiklan 1 ja 2 kohdassa säädetyistä seuraamuksista on määrätty.

3. Jäljempänä 12 artiklan 1 kohdassa tarkoitetussa tapauksessa liikenteenharjoittajan sijoittautumisjäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten on päätettävä, **millainen** seuraamus, **alkaen varoituksesta ja päättyen yhteisön liikenneluvan peruuttamiseen tilapäisesti tai pysyvästi, liikenteenharjoittajalle määrätään, kun on todettu vakava rikkominen**. Niiden on ilmoitettava mahdollisimman pian ja viimeistään kolmen kuukauden kuluttua siitä, kun tieto rikkomisesta on saatu, sen jäsenvaltion toimivaltaisille viranomaisille, jossa rikkomiset todettiin mitkä tämän artiklan 1 ja 2 kohdassa säädetyistä seuraamuksista on määrätty.

Perustelu

Kun on kyse vakavista rikkomisista, niistä on määrättävä seuraamus.

Tarkistus 30

11 artiklan 3 a kohta (uusi)

3 a. Päätöksessä minkä tahansa asiakirjan (yhteisön liikennelupa, kuljettajatodistus, oikeaksi todistettu jäljennös) tilapäisestä peruuttamisesta on esitettävä:

a) tilapäisen peruuttamisen soveltamisaika;

b) tilapäisen peruuttamisen kumoamisedot;

c) tapaukset, joissa yhteisön liikennelupa peruutetaan pysyvästi, koska b kohdassa tarkoitetut ehdot eivät täyty a kohdassa tarkoitettuna aikana.

Perustelu

On syytä määritellä selvästi yhteisön liikenneluvan tilapäisen peruuttamisen kumoamista koskevat tiedot.

Tarkistus 31

12 artiklan 1 kohdan 1 alakohdan johdantokappale

1. Jos jäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten tietoon tulee tämän asetuksen tai yhteisön tieliikennelainsäädännön vakava rikkominen tai toistuvia vähäisempiä rikkomisia, joiden tekijäksi voidaan osoittaa muu kuin jäsenvaltiosta oleva liikenteenharjoittaja, jäsenvaltion, jonka alueella rikkominen on todettu, on toimitettava sijoittautumisjäsenvaltion toimivaltaisille viranomaisille seuraavat tiedot mahdollisimman pian ja viimeistään kuukauden kuluttua siitä, kun **tieto rikkomisesta on saatu**:

1. Jos jäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten tietoon tulee tämän asetuksen tai yhteisön tieliikennelainsäädännön vakava rikkominen tai toistuvia vähäisempiä rikkomisia, joiden tekijäksi voidaan osoittaa muu kuin jäsenvaltiosta oleva liikenteenharjoittaja, jäsenvaltion, jonka alueella rikkominen on todettu, on toimitettava sijoittautumisjäsenvaltion toimivaltaisille viranomaisille seuraavat tiedot mahdollisimman pian ja viimeistään kuukauden kuluttua siitä, kun **on annettu lopullinen päätös kaikkien niiden muutoksenhakumahdollisuuksien hyödyntämisen jälkeen, jotka seuraamusten kohteena olevalla liikenteenharjoittajalla on ollut käytettävissään**:

Perustelu

Kansallisiin rekistereihin merkittävien tietojen olisi oltava lopullisen päätöksen jälkeen saatuja tietoja.

Tarkistus 32

12 artiklan 1 kohdan 1 alakohdan johdantokappale

1. Jos jäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten tietoon tulee tämän asetuksen tai yhteisön tieliikennelainsäädännön vakava rikkominen **tai toistuvia vähäisempiä rikkomisia, joiden** tekijäksi voidaan osoittaa muu kuin jäsenvaltiosta oleva liikenteenharjoittaja, jäsenvaltion, jonka alueella rikkominen on todettu, on toimitettava sijoittautumisjäsenvaltion toimivaltaisille viranomaisille seuraavat tiedot mahdollisimman pian ja viimeistään kuukauden kuluttua siitä, kun tieto

1. Jos jäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten tietoon tulee tämän asetuksen tai yhteisön tieliikennelainsäädännön vakava rikkominen, **jonka** tekijäksi voidaan osoittaa muu kuin jäsenvaltiosta oleva liikenteenharjoittaja, jäsenvaltion, jonka alueella rikkominen on todettu, on toimitettava sijoittautumisjäsenvaltion toimivaltaisille viranomaisille seuraavat tiedot mahdollisimman pian ja viimeistään kuukauden kuluttua siitä, kun tieto rikkomisesta on saatu:

rikkomisesta on saatu:

Perustelu

Niin kauan kuin rikkomisia tulkitaan eri tavoin eri jäsenvaltioissa eikä näkyvissä ole nopeaa muutosta asiaan, asetukseen ei pidä sisällyttää toistuvan vähäisemmän rikkomisen käsitettä.

Tarkistus 33
12 artiklan 2 kohta

2. Vastaanottavan jäsenvaltion toimivaltainen viranomainen voi määrätä seuraamuksia muulle kuin jäsenvaltiosta olevalle liikenteenharjoittajalle, joka on rikkonut tätä asetusta taikka kansallista tai yhteisön tieliikennelainsäädäntöä kabotaasiliikenteen yhteydessä kyseisen jäsenvaltion alueella, sanotun kuitenkaan rajoittamatta rikosoikeudellista syytteeseen asettamista. Kyseinen viranomainen määrää nämä seuraamukset syrjimättömyysperiaatetta noudattaen. Nämä seuraamukset voivat käsittää varoituksen tai vakavan rikkomisen ***tai toistuvien vähäisempien rikkomisten*** ollessa kyseessä kabotaasiliikenteen tilapäisen harjoittamiskiellon sen vastaanottavan jäsenvaltion alueella, jossa säännösten rikkominen on tapahtunut.

2. Vastaanottavan jäsenvaltion toimivaltainen viranomainen voi määrätä seuraamuksia muulle kuin jäsenvaltiosta olevalle liikenteenharjoittajalle, joka on rikkonut tätä asetusta taikka kansallista tai yhteisön tieliikennelainsäädäntöä kabotaasiliikenteen yhteydessä kyseisen jäsenvaltion alueella, sanotun kuitenkaan rajoittamatta rikosoikeudellista syytteeseen asettamista. Kyseinen viranomainen määrää nämä seuraamukset syrjimättömyysperiaatetta noudattaen. Nämä seuraamukset voivat käsittää varoituksen tai vakavan rikkomisen ollessa kyseessä kabotaasiliikenteen tilapäisen harjoittamiskiellon sen vastaanottavan jäsenvaltion alueella, jossa säännösten rikkominen on tapahtunut.

Perustelu

Niin kauan kuin rikkomisia tulkitaan eri tavoin eri jäsenvaltioissa eikä näkyvissä ole nopeaa muutosta asiaan, asetukseen ei pidä sisällyttää toistuvan vähäisemmän rikkomisen käsitettä.

Tarkistus 34
13 artikla

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että yhteisön tieliikennelainsäädännön vakavat rikkomiset ***tai toistuvat vähäisemmät rikkomiset***, joihin niiden alueelle sijoittautuneet liikenteenharjoittajat ovat syyllistyneet ja jotka ovat johtaneet

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että yhteisön tieliikennelainsäädännön vakavat rikkomiset, joihin niiden alueelle sijoittautuneet liikenteenharjoittajat ovat syyllistyneet ja jotka ovat johtaneet seuraamukseen missä tahansa jäsenvaltiossa,

seuraamukseen missä tahansa jäsenvaltiossa, sekä määrätyt seuraamukset merkitään [maanteiden liikenteenharjoittajan ammatin harjoittamiseksi täytettäviä edellytyksiä koskevista yhteisistä säännöistä] annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o [...] 15 artiklalla perustettuun maantiekuljetusyritysten kansalliseen rekisteriin. Merkinnät, jotka liittyvät yhteisön liikenneluvan peruuttamiseen määräajaksi tai kokonaan, on säilytettävä tietokannassa vähintään kaksi vuotta.

sekä määrätyt seuraamukset merkitään [maanteiden liikenteenharjoittajan ammatin harjoittamiseksi täytettäviä edellytyksiä koskevista yhteisistä säännöistä] annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o [...] 15 artiklalla perustettuun maantiekuljetusyritysten kansalliseen rekisteriin, ***kun on annettu lopullinen päätös kaikkien niiden muutoksenhakumahdollisuuksien hyödyntämisen jälkeen, jotka liikenteenharjoittajalla on ollut käytettävissään.*** Merkinnät, jotka liittyvät yhteisön liikenneluvan peruuttamiseen määräajaksi tai kokonaan, on säilytettävä tietokannassa vähintään kaksi vuotta.

Perustelu

Kansallisiin rekistereihin olisi merkittävä vain yhteisön lainsäädännön vakavat rikkomiset.

Tarkistus 35
18 artikla

Sitä sovelletaan [... päivästä ...kuuta ...].

Sitä sovelletaan ***1 päivästä tammikuuta 2009.***

PERUSTELUT

Yleinen toimintakehys

Pääsyä maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen ja kabotaasiliikenteen markkinoille säädellään tällä hetkellä asetuksilla (ETY) N:o 881/92 ja (ETY) N:o 3118/93 sekä direktiivillä 2006/94/EY, joka juontuu vuodelta 1962. Jäsenvaltioiden väliset kansainväliset kuljetukset on täysin vapautettu sisämarkkinoilla, mutta joitakin kabotaasia koskevia rajoituksia on edelleen.

Komissio ehdottaa näiden asetusten ja direktiivin yhdistämistä ja niiden täydentämistä eräiltä osin nykyisen käytännön parantamiseksi. Se ehdottaa erityisesti, että:

- täsmennetään kabotaasin edellytyksiä. Kabotaasi on määritelty kansalliseksi liikenteeksi, jota harjoitetaan tilapäisesti toisen lukuun vastaanottavassa jäsenvaltiossa, ja sen olisi rajoitettava enintään kolmeen peräkkäiseen kuljetustapahtumaan enintään seitsemän päivän kuluessa.
- yhteisön liikennelupa, sen jäljennökset ja kuljettajatodistukset esitetään yksinkertaistetussa, standardoidussa muodossa valvontamenettelyjen helpottamiseksi.
- muissa jäsenvaltioissa kuin sijoittautumisjäsenvaltiossa tehtyjä rikkomisia koskevaa seuraamusjärjestelmää vahvistetaan.

Esittelijän kanta

Esittelijä on tyytyväinen komission ehdotukseen, jonka tarkoituksena on yksinkertaistaa ja selkiyttää maanteiden tavaraliikenteeseen sovellettavia sääntöjä. Kabotaasin määrittelyminen antaa mahdollisuuden soveltaa tätä periaatetta yhdenmukaisemmin. Esittelijä ehdottaa kuitenkin joitakin muutoksia komission ehdotukseen.

1. Ehdotetun kabotaasia koskevan järjestelyn olisi oltava väliaikainen. Markkinoilla, joilla vero- ja sosiaaliehtot ovat yhdenmukaisempia, ei enää tarvita kabotaasia koskevia rajoituksia. Tässä mielessä naapurijäsenvaltioiden välisten sopimusten, joilla niiden markkinoita avataan entistä enemmän kabotaasille, olisi edelleen oltava mahdollisia. Kabotaasi olisi lisäksi sallittava jäsenvaltiossa, jonka kautta kuljetaan palattaessa kuorman purusta kolmannelle maasta, ja kuorman osittaisen purkamisen jälkeen.

On huolehdittava siitä, ettei jäsenvaltioiden välillä ole tulkintaeroja kabotaasin määrittelysuhteen ja niiden todisteiden suhteen, joita kabotaasiliikenteen harjoittajan on esitettävä.

2. On tärkeää täsmentää edellytykset, jotka koskevat kolmansien maiden välistä liikennettä eli liikennettä kahden jäsenvaltion välillä, joista kumpikaan ei ole liikenteenharjoittajan sijoittautumisvaltio. Jos tätä kolmansien maiden välistä liikennettä harjoitetaan säännöllisesti, jatkuvasti ja/tai järjestelmällisesti, se saattaa vääristää jonkin vastaanottavan jäsenvaltion kansallisia markkinoita. Vastaanottavilla jäsenvaltioilla on

siis oltava mahdollisuus pyytää sen kansallisiin liikenteenharjoittajiin sovellettavien työehtojen soveltamista.

3. Muissa jäsenvaltioissa tehtyjen rikkomisten osalta on tehtävä selvä ero vakavien rikkomisten ja vähäisempien rikkomisten välille. Kun on kyse vähäisemmistä rikkomisista, riittäisi, että jäsenvaltio, jossa rikkominen on todettu, ilmoittaa siitä sijoittautumisjäsenvaltiolle, joka puolestaan päättää, määrätäänkö seuraamus. Kun on kyse vakavista rikkomisista, sijoittautumisjäsenvaltion on päätettävä, mikä seuraamus määrätään, ja ilmoitettava päätöksestään jäsenvaltiolle, jossa rikkominen on todettu. Lisäksi on täsmennettävä, että ammattiin pääsyä koskevan asetuksen mukaisesti monta vähäisempää rikkomista voivat muodostaa vakavan rikkomisen. Sen vuoksi jäsenvaltion, jossa vähäisemmät rikkomiset on todettu, on ilmoitettava myös niistä liikenteenharjoittajan sijoittautumisvaltiolle. Vakavat rikkomiset on merkittävä kansalliseen rekisteriin; vähäisempiä rikkomisia ei sen sijaan tarvitsisi merkitä kansalliseen rekisteriin ennen kuin ne määränsä ja toistuvuutensa vuoksi katsotaan vakaviksi rikkomisiksi.

ANNEX 1: LETTER OF THE COMMITTEE ON LEGAL AFFAIRS

COMMITTEE ON LEGAL AFFAIRS
CHAIRMAN

Ref.: D(2008)2164

Mr Paolo COSTA
Chairman of the Committee on Transport and
Tourism
LOW T06031
Strasbourg

Subject: *Proposal for a recast : Regulation of the European Parliament and of the Council on common rules for access to the international road haulage market (COM(2007) 265 final -23.5.2007 - 2007/0099 (COD)).*

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 draftsperson, 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.

However, pursuant to Rules 80a(2) and 80(3), the Committee on Legal Affairs considered that the technical adaptations suggested in the opinion of the abovementioned Working Party were necessary in order to ensure that the proposal complied with the codification rules and that they did not involve any substantive change to the proposal.

In conclusion, the Committee on Legal Affairs recommends that your Committee, as the committee responsible, proceed to examine the above proposal in keeping with its suggestions and 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 international road haulage market (recast)
COM(2007) 265 final of 23.5.2007 - 2007/0099 (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 31 May and on June 11 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) No 881/92 of 26 March 1992 on access to the market in the carriage of goods by road within the Community to or from the territory of a Member State or passing across the territory of one or more Member States, Council Regulation (EEC) No 3118/93 of 25 October 1993 laying down the conditions under which non-resident carriers may operate national road haulage services within a Member State, and Directive 2006/94/EC of the European Parliament and of the Council of 12 December 2006 on the

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.

establishment of common rules for certain types of carriage of goods by road resulted in the Consultative Working Party's establishing, by common accord, as follows:

1) An incorrect title has 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 access to the market in the carriage of goods by road within the Community to or from the territory of a Member State or passing across the territory of one or more Member States*"; 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 international road haulage market*". Incidentally, it should be pointed out that on 1 June 2007 a new document bearing a reference number COM(2007) 265 final/2 has been officially transmitted to the European Parliament and to the Council; on the cover page of this new document a corrigendum appears, which reads "*Annule et remplace la page de couverture du document COM(2007)265 final du 23.5.2007 / Cette correction concerne les versions EN,FR,DE*".

2) In Recital 6, the wording "*between Member States*" should be deleted.

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

- in Article 9(1)(a), the word "*rates*" (already marked with double strikethrough);
-
- in Article 9(1)(d), the wording "*working time*" (already marked with adaptation arrows);
-
- the entire text of Article 6(2) of Regulation 3118/93, having been already marked with double strikethrough and appearing immediately after Article 9(1) in the text of the recast proposal;
-
- in the title of Chapter IV, in Article 11(4) and in Article 12(2), the words "*penalties*" (already marked with double strikethrough) and "*sanctions*" (already marked with adaptation arrows);
-
- in Article 11(2)(d), the word "*permanent*" (already marked with adaptation arrows);
-
- the text of Article 9(1) of Regulation 881/92 (already marked with double strikethrough), appearing immediately after Article 11(6) in the recast proposal.

4) The deleted text of Article 9(2) of Regulation 881/92 appearing between Articles 11 and 12 in the recast proposal should not have appeared in the recast proposal.

5) In Annex II, in the third paragraph of the text under "*General provisions*" the word "*authorisation*" should have been replaced by "*licence*".

6) In Annex II, the two last paragraphs of the text under "*General provisions*" have been erroneously presented as indents. Their original presentation as fifth and sixth paragraphs of that part of the text, as appearing in OJ L 76 of 19.3.2002, should be reinstated.

7) It was acknowledged that the correlation table in Annex III 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

ASIAN KÄSITTELY

Otsikko	Maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsy (uudelleenlaadittu)		
Viiteasiakirjat	KOM(2007)0265 – C6-0146/2007 – 2007/0099(COD)		
Annettu EP:lle (pvä)	23.5.2007		
Asiasta vastaava valiokunta Ilmoitettu istunnossa (pvä)	TRAN 24.9.2007		
Valiokunnat, joilta on pyydetty lausunto Ilmoitettu istunnossa (pvä)	JURI 24.9.2007		
Valiokunnat, jotka eivät antaneet lausuntoa Päätös tehty (pvä)	JURI 18.9.2007		
Esittelijä(t) Nimitetty (pvä)	Mathieu Grosch 13.7.2007		
Valiokuntakäsittely	9.10.2007	20.11.2007	21.1.2008
Hyväksytty (pvä)	22.1.2008		
Lopullisen äänestyksen tulos	+: 32	–: 12	0: 2
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet jäsenet	Gabriele Albertini, Inés Ayala Sender, Etelka Barsi-Pataky, Paolo Costa, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Petr Duchoň, Saïd 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, Yannick Vaugrenard, Lars Wohlin, Roberts Zīle		
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet varajäsenet	Johannes Blokland, Luigi Cocilovo, Jeanine Hennis-Plasschaert, Lily Jacobs, Anne E. Jensen, Leopold Józef Rutowicz, Ari Vatanen, Corien Wortmann-Kool		
Jätetty käsiteltäväksi (pvä)	12.2.2008		