

EUROOPA PARLAMENT

2004



2009

Istungidokument

A6-0215/2009

2.4.2009

*****II**

SOOVITUS TEISELE LUGEMISELE

Nõukogu ühine seisukoht eesmärgiga võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus rahvusvahelisele bussiteenuste turule juurdepääsu käsitlevate ühiseeskirjade kohta (uuestisõnastamine)
(11786/1/2008 – C6-0016/2009 – 2007/0097(COD))

Transpordi- ja turismikomisjon

Raportöör: Mathieu Grosch

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

(Märgitud menetlus põhineb komisjoni esitatud õiguslikul alusel.)

Õigusloomega seotud teksti muudatusettepanekud

Euroopa Parlamendi muudatusettepanekutes märgistatakse muudetud tekst **paksus kaldkirjas**. Kui Euroopa Parlament soovib muutmisakti puhul muuta olemasolevat sätet, mida komisjoni ettepanekus ei muudeta, märgistatakse muutmata jäävad tekstiosad **paksus kirjas**. Välja jäetav tekstiosa tähistatakse sümboliga [...]. *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 väljajätmised mõnes keeleversioonis). Selliste parandusettepanekute puhul on vaja vastavate osakondade nõusolekut.

SISUKORD

lehekülg

| | |
|---|----|
| EUROOPA PARLAMENDI ÕIGUSLOOMEGA SEOTUD RESOLUTSIOONI PROJEKT..5 | |
| SELETUSKIRI | 12 |
| MENETLUS | 14 |

EUROOPA PARLAMENDI ÕIGUSLOOMEGA SEOTUD RESOLUTSIOONI PROJEKT

nõukogu ühise seisukoha kohta eesmärgiga võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus rahvusvahelisele bussiteenuste turule juurdepääsu käsitlevate ühiseeskirjade kohta (uuestisõnastamine)
(11786/1/2008 – C6-0016/2009 – 2007/0097(COD))

(Kaasotsustamismenetlus: teine lugemine)

Euroopa Parlament,

- võttes arvesse nõukogu ühist seisukohta (11786/1/2008 – C6-0016/2009);
 - võttes arvesse oma esimese lugemise seisukohta¹ Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitatud komisjoni ettepaneku (KOM(2007)0264) suhtes;
 - võttes arvesse EÜ asutamislepingu artikli 251 lõiget 2;
 - võttes arvesse kodukorra artiklit 62;
 - võttes arvesse transpordi- ja turismikomisjoni soovitus teisele lugemisele (A6-0215/2009),
1. kiidab ühise seisukoha muudetud kujul heaks;
 2. teeb presidendile ülesandeks edastada Euroopa Parlamendi seisukoht nõukogule ja komisjonile.

Muudatusettepanek 1

Nõukogu ühine seisukoht
Põhjendus 5 a (uus)

Nõukogu ühine seisukoht

Muudatusettepanek

(5 a) Liikluskontrolli läbiviimisel ei tohiks toimuda otsesest ega kaudset diskrimineerimist autoveo-ettevõtja kodakondsuse või autoveo-ettevõtja asukohariigi või sõiduki registreerimisriigi alusel.

Selgitus

Liikluskontroll on oluline tõhusa rakendamise tagamiseks.

¹ Vastuvõetud tekstid, 5.6.2008, P6_TA(2008)0249.

Muudatusettepanek 2

Nõukogu ühine seisukoht Põhjendus 19 a (uus)

Nõukogu ühine seisukoht

Muudatusettepanek

(19 a) Selleks et ergutada turismi ja keskkonnasõbralike transpordivahendite kasutamist, tuleks muuta määrust (EÜ) nr 561/2006 nii, et juhtidel, kes osutavad bussidega üksikut sõitjate juhuveo teenust, oleks lubatud lükata oma iganädalane puhkeaeg edasi kuni 12 järjestikuseks 24-tunniseks ajavahemikuks, kui nad tegelevad sõitjate veotegevusega, mis tavaliselt ei hõlma pidevat ja pikka sõiduaega. See võimalus peaks olema lubatud ainult väga rangetel tingimustel, millega säilitatakse liiklusohutus ja võetakse arvesse juhtide töötingimusi, muu hulgas kohustust võtta iganädalane puhkeaeg vahetult enne ja pärast kõnealust teenust. Komisjon peaks jälgima tähelepanelikult selle võimaluse kasutamist. Kui erandit õigustav tegelik olukord muutub oluliselt ja erand toob kaasa liiklusohutuse halvenemine, peaks komisjon võtma asjakohaseid meetmeid.

Selgitus

12 päeva reegli taaskehtestamine põhineb tööturu osapoolte kokkuleppel. Sellel on väga suur tähtsus liiklusohutuse, bussijuhtide vajaduste ja ettevõtete tegevuslike vajaduste seisukohalt, see vastab paremini bussireisipuhkuse keskmisele pikkusele ning seega saavad sõitjad sellest kasu.

Muudatusettepanek 3

Nõukogu ühine seisukoht Artikkel 6 – lõige 6 – esimene lõik

Nõukogu ühine seisukoht

Muudatusettepanek

6. Liiniveo ettevõtja võib ajutiste ja

6. Liiniveo ettevõtja võib ajutiste ja

erandlike asjaoludega toimetulemiseks kasutada lisaõidukeid.

erandlike asjaoludega toimetulemiseks kasutada lisaõidukeid. ***Neid lisaõidukeid võib kasutada ainult samade tingimuste alusel, nagu on sätestatud lõikes 3 nimetatud lubade puhul.***

Selgitus

Kuritarvituste vältimiseks peaks ettevõtjal olema kohustus kasutada lisaõidukeid samade tingimuste alusel, nagu on sätestatud lõikes 3.

Muudatusettepanek 4

Nõukogu ühine seisukoht Artikkel 8 – lõige 4 – teine lõik

Nõukogu ühine seisukoht

Kui olemasolev rahvusvaheline bussiveoteenus mõjutab oluliselt samalaadsete teenuste, mis on hõlmatud ühe või mitme avaliku teenindamise lepinguga kooskõlas ühenduse õigusaktidega, elujõulisust asjaomases piirkonnas, võib liikmesriik komisjoni nõusolekul peatada või tunnistada kehtetuks rahvusvahelise bussiveoteenuse loa, teatades sellest vedajale kuus kuud ette.

Muudatusettepanek

Kui olemasolev rahvusvaheline bussiveoteenus mõjutab oluliselt samalaadsete teenuste, mis on hõlmatud ühe või mitme avaliku teenindamise lepinguga kooskõlas ühenduse õigusaktidega, elujõulisust asjaomases piirkonnas ***erandlikel põhjustel, mida ei olnud loa andmise ajal võimalik ette näha***, võib liikmesriik komisjoni nõusolekul peatada või tunnistada kehtetuks rahvusvahelise bussiveoteenuse loa, teatades sellest vedajale kuus kuud ette.

Selgitus

Ettevõtjad peaksid saama toetuda saadud loale ilma kartuseta seda kaotada. Asutused oleksid väga järjekindlusetud, kui nad kord annaksid loa, siis aga tunnistaksid selle kehtetuks.

Muudatusettepanek 5

Nõukogu ühine seisukoht Artikkel 22 – lõige 1 – esimene lõik – sissejuhatav osa

Nõukogu ühine seisukoht

1. Mis tahes liikmesriigis toime pandud või tuvastatud autoveoalaste ühenduse õigusaktide tõsise rikkumise korral,

Muudatusettepanek

1. 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 viiendas lõigus osutatud paralleelvedude või ajutiste vedude loata pakkumise korral võtavad rikkumise toime pannud vedaja registrijärgse asukohaliikmesriigi pädevad asutused asjakohased meetmed, millega võib muu hulgas kaasnedä järgmiste halduskaristuste kohaldamine:

eelkõige sõidukite ja juhtide sõidu- ja puhkeaja eeskirjade rikkumise või artikli 5 lõike 1 viiendas lõigus osutatud paralleelvedude või ajutiste vedude loata pakkumise korral võtavad rikkumise toime pannud vedaja registrijärgse asukohaliikmesriigi pädevad asutused asjakohased meetmed, **mis võivad hõlmata hoiatust, kui see on siseriiklikus õiguses ette nähtud, ja** millega võib muu hulgas kaasnedä järgmiste halduskaristuste kohaldamine:

Selgitus

Liikmesriigid peaksid enne halduskaristuste kohaldamist tegema hoiatuse. Kuigi mõnes liikmesriigis puudub hoiatuste tegemise mehhanism, soovitatakse liikmesriikidel, kus see on ette nähtud, tungivalt seda kasutada. Hoiatamine on oluline, et tagada proportsionaalsuse põhimõtte järgimine õigusaktides.

Muudatusettepanek 6

Nõukogu ühine seisukoht

Artikkel 22 – lõige 2 – esimene lõik

Nõukogu ühine seisukoht

2. Asukohaliikmesriikide pädevad asutused teavitavad asjaomase liikmesriigi pädevaid asutusi, kus rikkumised tuvastati, võimalikult kiiresti ning hiljemalt **kahe kuu** jooksul pärast asja kohta lõpliku otsuse vastuvõtmist sellest, kas ja mille suhtes on kehtestatud lõikega 1 ettenähtud karistused.

Muudatusettepanek

2. Asukohaliikmesriikide pädevad asutused teavitavad asjaomase liikmesriigi pädevaid asutusi, kus rikkumised tuvastati, võimalikult kiiresti ning hiljemalt **kuue nädala** jooksul pärast asja kohta lõpliku otsuse vastuvõtmist sellest, kas ja mille suhtes on kehtestatud lõikega 1 ettenähtud karistused.

Selgitus

Liikmesriikidevaheline teavitamine peaks olema võimalikult kiire. Võib oodata, et asukohaliikmesriik edastab teabe ühe kuu jooksul. See ei ole tähtis mitte ainult topeltkaristuste ärahoidmiseks, vaid ka õiguskindluse põhimõtte tagamiseks.

Muudatusettepanek 7

Nõukogu ühine seisukoht

Artikkel 23 – lõige 1 – esimene lõik – sissejuhatav osa

Nõukogu ühine seisukoht

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, vedaja asukohaliikmesriigi pädevatele asutustele võimalikult kiiresti, kuid hiljemalt **kahe kuu** jooksul pärast lõpliku otsuse tegemist rikkumise kohta järgmise teabe:

Muudatusettepanek

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, vedaja asukohaliikmesriigi pädevatele asutustele võimalikult kiiresti, kuid hiljemalt **kuue nädala** jooksul pärast lõpliku otsuse tegemist rikkumise kohta järgmise teabe:

Selgitus

Liikmesriikidevaheline teavitamine peaks olema võimalikult kiire. Võib oodata, et asukohaliikmesriik edastab teabe ühe kuu jooksul. See ei ole tähtis mitte ainult topeltkaristuste ärahoidmiseks, vaid ka õiguskindluse põhimõtte tagamiseks.

Muudatusettepanek 8

Nõukogu ühine seisukoht

Artikkel 25 – lõige 1

Nõukogu ühine seisukoht

1. Liikmesriigid võivad sõlmida kahe- ja mitmepoolseid kokkuleppeid käesoleva määrusega hõlmatud teenuste täiendava liberaliseerimise kohta, eelkõige seoses loasüsteemiga ning kontrolldokumendi lihtsustamise või kaotamisega.

Muudatusettepanek

1. Liikmesriigid võivad sõlmida kahe- ja mitmepoolseid kokkuleppeid käesoleva määrusega hõlmatud teenuste täiendava liberaliseerimise kohta, eelkõige seoses loasüsteemiga ning kontrolldokumendi lihtsustamise või kaotamisega, **eeskätt piiriäärsetel aladel.**

Selgitus

Mõnel liikmesriigil on piiriäärsed alad, millel on omavahelised tugevad majandussidemed ja kus toimub tihe piiriülene liiklus. Nad peaksid saama kehtestada eeskirju, mis on vähem piiravad ja vähendavad halduskoormust.

Muudatusettepanek 9

Nõukogu ühine seisukoht

Artikkel 28 a (uus)

Määrus (EÜ) nr 561/2006

Artikkel 8 – lõige 6 a (uus)

Nõukogu ühine seisukoht

Muudatusettepanek

Artikkel 28 a

Määruse (EÜ) nr 561/2006 muutmine

Määruse (EÜ) nr 561/2006 artiklile 8

lisatakse järgmine lõige:

„6 a. Erandina lõikest 6 võib Euroopa Parlamendi ja nõukogu ... määruses (EÜ) nr .../2009 (rahvusvahelisele bussiteenuste turule juurdepääsu käsitlevate ühiseeskirjade kohta

(uuestisõnastamine))+ määratletud*

üksikut rahvusvahelist sõitjate juhuvedu

tegev juht lükata iganädalase puhkeaja

edasi kuni 12 järjestikuseks 24-tunniseks

ajavahemikuks alates eelmisest

regulaarsest iganädalasest puhkeajast,

tingimusel et:

a) teenus kestab vähemalt 24 järjestikust tundi liikmesriigis või kolmandas riigis, mille suhtes määrust kohaldatakse ja mis ei ole riik, kus vedu algas, ning

b) pärast erandi kasutamist võtab bussijuht:

i) kaks regulaarset iganädalast puhkeaga või

ii) ühe regulaarse iganädalase puhkeaja ja ühe vähendatud iganädalase vähemalt 24tunnise puhkeaja. Seejuures

kompenseeritakse vähendatud puhkeage samaväärse puhkeajaga, mis tuleb võtta tervikuna enne erandiperioodile järgneva

kolmanda nädala lõppu, ja

c) alates 1. jaanuarist 2014 on sõiduk varustatud sõidumeerikuga vastavalt

määruse (EMÜ) nr 3821/85 IB lisale ja

d) alates 1. jaanuarist 2014 on sõidukil vedudel, mis toimuvad ajavahemikus

22.00 kuni 6.00, mitu juhti, või

lühendatakse artiklis 7 osutatud

sõiduaega 3 tunnile.

Komisjon jälgib tähelepanelikult selle erandi kasutamist tagamaks, et säilitatakse liiklusohutuse väga ranged nõuded, ja kontrollib selleks eelkõige, et summaarne sõiduaeg erandiga kaetud perioodil ei oleks liiga pikk. Hiljemalt kolm aastat pärast käesoleva määruse jõustumist koostab komisjon aruande, milles hinnatakse erandi tagajärgi liiklusohutuse ja sotsiaalsete aspektide seisukohast. Komisjon teeb vajaduse korral ettepaneku määruse muutmiseks.

** ELT L ...*

+ Väljaannete talitus: palun sisestada määruse number, kuupäev ja ELT avaldamisviide.

Selgitus

12 päeva reegli taaskehtestamine põhineb tööturu osapoolte kokkuleppel. Sellel on väga suur tähtsus liiklusohutuse, bussijuhtide vajaduste ja ettevõtete tegevuslike vajaduste seisukohalt, see vastab paremini bussireisipuhkuse keskmisele pikkusele ning seega saavad sõitjad sellest kasu.

Muudatusettepanek 10

Nõukogu ühine seisukoht Artikkel 30 – teine lõik

Nõukogu ühine seisukoht

Seda hakatakse kohaldama alates*

** Väljaannete talitus: palun sisestada kuupäev kaks aastat pärast käesoleva määruse jõustumise kuupäeva.*

Muudatusettepanek

*Seda kohaldatakse alates... *** välja arvatud artikkel 28 a, mida** hakatakse kohaldama **kuus kuud pärast käesoleva määruse jõustumise kuupäeva.***

** Väljaannete talitus: palun sisestada kuupäev kaks aastat pärast käesoleva määruse jõustumise kuupäeva.*

Selgitus

Käesoleva määruse eeskirjad on vajalikud ja seetõttu tuleb neid kohaldada võimalikult peatselt. 1. jaanuar 2010 on väga realistlik kuupäev, mis ühest küljest ei saabu liiga ruttu ja annab seetõttu liikmesriikidele piisavalt aega vajalike eeskirjade kehtestamiseks ning teisest küljest ei ole liiga hiline.

SELETUSKIRI

Sissejuhatus

Komisjoni ettepanekuga sooviti esialgu lihtsustada bussiteenuseid käsitlevaid õigusakte, asendades kaks määrust ühega. Määruses (EMÜ) nr 684/92 käsitleti juurdepääsu bussidega toimuvale rahvusvahelisele reisijateveole, määruses (EÜ) nr 12/98 on aga sätestatud tingimused, mille kohaselt mitteresidendist vedajad võivad osutada teenuseid liikmesriigis.

Nende kahe määruse toimimise uurimise tulemusena ja sidusrühmade kommentaaride põhjal võib teha järeldused, et üheainsa eeskirjade kogumi vastuvõtmine mõlema valdkonna kohta ümbersõnastatud määruses aitab kaasa selgusele ja vähendab bürokraatiat. Komisjoni esitatud määruse eelnõus täpsustati eelkõige kõigile rahvusvahelistele vedudele kohaldatava õigusakti rakendusala; lisati uued sätted ühenduse tegevusloa standardimiseks; muudeti sujuvamaks riigisiseste teenuste osutamiseks loa saamise kord; ning jäeti olemasolevate õigusaktide kabotaažisätteid suures osas muutmata.

Euroopa Parlamendi esimene lugemine

Parlament tundis kavandatava määruse üle heameelt ja aktsepteeris eeldust, et on vaja lihtsustada ja tagada suurem selgus. On siiski mitmeid valdkondi, milles parlament võttis vastu muudatusettepanekud, et komisjoni ettepanekut tugevdada, mitte aga seda radikaalselt muuta. Lühikeste piiriüleste liinivedude puhul peaks liikmesriikidel olema võimalus loa taotlemise korda mitte kohaldada. Parlament esitab ka muudatusettepaneku kabotaaži lisamiseks direktiivi 96/71/EÜ (töötajate lähetamise kohta) kohaldamisalasse. Samuti nähakse parlamendi muudatusettepanekuga ette võimalus kasutada kaitsemeetmeid tõsiste häirete puhul veonduse siseturul.

Eelkõige leidis parlament, et rahvusvahelistes juhuvedudes osalevate bussijuhtide puhkeaja edasilükkamise raske küsimus vajab lahendamist erandi tegemist võimaldava sätte lisamisega määrusesse. Parlamendi vastavas muudatusettepanekus on täpselt kajastatud tööturu osapooltega selles küsimuses kokkulepitud seisukoht.

Nõukogu ühine seisukoht

Nõukogu aktsepteeris parlamendi 31 muudatusettepanekust 10, mõnel juhul nende sõnastust parandades. Siinkohal tuleks märkida, et aeg parlamendi esimese lugemise ja poliitilise kokkuleppe saavutamise vahel nõukogus oli suhteliselt lühike – kaheksa päeva. Kuna poliitiline kokkulepe peegeldub suures osas nõukogu ühises seisukohas, võib eeldada, et nõukogu on valmis ettepanekut veel arutama.

Raportöör sooviks juhtida tähelepanu olulistele erimeelsustele. Need puudutavad lühikesi piiriüleseid vedusid ja loa andmist liikmesriikidele kohaldada nende suhtes erandit. Ka ei ole nõukogu reageerinud positiivselt vajadusele sätestada sündmused, mis tõsiselt häirivad veondust siseturul.

Ja lõpuks, kuid see on väga oluline, ei ole nõukogu liikunud edasi rahvusvahelisi juhuvedusid

tegevate bussijuhtide puhkeaja edasilükkamise suhtes (12 päeva reegel). See on põhiküsimus, mis vajab lahendamist.

Raportööri ettepanek

Raportöör on pärast arutelusid nõukogu, komisjoni ja variraportööridega seisukohal, et nõukogu võib näha vajadust leida lahendused valdkondades, mis ei ole veel rahuldavad. Raportööri arvates võib nõukogu, isegi kui ta sõna-sõnalt ei aktsepteeri parlamendi esimese lugemise muudatusettepanekuid, välja valida muudatusettepanekud, mis rahuldavalt käsitlevad peamisi lahendamata küsimusi.

Seetõttu teeb raportöör ettepaneku kiita nõukogu ühine seisukoht heaks selles osas, milles see sisuliselt peegeldab parlamendi seisukohti, kuid teha sellesse muudatusi, et kajastada parlamendi seisukohta järgmistes küsimustes:

- teenused piiriäärsetel aladel,
- tõhusam koostöö ja kiirem teabevahetus liikmesriikide vahel,
- määruse kohaldamise kuupäev,
- puhkeaja edasilükkamine (12 päeva reegel).

On võimalik, et kõikehõlmav kokkulepe saavutatakse kõikides olulistest punktides enne parlamendi teise lugemise tulemuse vastuvõtmist, ning raportöör peab oma kohuseks koos variraportööridega selle nimel töötada.

MENETLUS

| | |
|--|---|
| Pealkiri | Bussiteenuste turule juurdepääs (uuestisõnastamine) |
| Viited | 11786/1/2008 – C6-0016/2009 – 2007/0097(COD) |
| EP 1. lugemise kuupäev – P-number | 5.6.2008 T6-0249/2008 |
| Komisjoni ettepanek | KOM(2007)0264 - C6-0147/2007 |
| Ühise seisukoha kättesaamisest istungil teada andmise kuupäev | 15.1.2009 |
| Vastutav komisjon istungil teada andmise kuupäev | TRAN 15.1.2009 |
| Raportöör(id) nimetamise kuupäev | Mathieu Grosch 19.1.2009 |
| Arutamine parlamendikomisjonis | 16.2.2009 16.3.2009 |
| Vastuvõtmise kuupäev | 31.3.2009 |
| Lõpphääletuse tulemused | +: 32 -: 0 0: 2 |
| Lõpphääletuse ajal kohal olnud liikmed | Gabriele Albertini, Paolo Costa, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Arūnas Degutis, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Francesco Ferrari, Mathieu Grosch, Georg Jarzembowski, Stanisław Jałowicki, Timothy Kirkhope, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou, Sepp Kusstatscher, Jörg Leichtfried, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Erik Meijer, Seán Ó Neachtain, Reinhard Rack, Ulrike Rodust, Gilles Savary, Brian Simpson, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Michel Teychenné, Silvia-Adriana Țicău, Yannick Vaugrenard, Armando Veneto |
| Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliige/asendusliikmed | Philip Bradbourn, Jeanine Hennis-Plasschaert, Anne E. Jensen |
| Esitamise kuupäev | 2.4.2009 |