

Brüssel, 27. november 2023
(OR. en)

15972/23

Institutsioonidevaheline
dokument:
2023/0155(COD)

TRANS 535
SOC 824
CODEC 2265

ARUANNE

Saatja:	Nõukogu peasekretariaat
Saaja:	Nõukogu
Eelmise dok nr:	15208/23
Komisjoni dok nr:	9734/23
Teema:	Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 561/2006 reisijate juhuveo sektoris kohaldatavate minimaalsete vaheaegade ning ööpäevaste ja iganädalaste puhkeperioodide miinimumnõuete osas – Üldine lähenemisviis

I. SISSEJUHATUS

1. Komisjon esitas 24. mail 2023 nõukogule Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse ettepaneku, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 561/2006 reisijate juhuveo sektoris kohaldatavate minimaalsete vaheaegade ning ööpäevaste ja iganädalaste puhkeperioodide miinimumnõuete osas.

2. Ettepaneku eesmärk on jagada reisijate juhuveoga tegelevate elukutseliste sõidukijuhtide vaheaegad ja puhkeperioodid paindlikumalt ning ühtlustada sedalaadi veo rahvusvahelisi ja riigisiseseid teenuseid käsitlevaid norme. Komisjon ei tee ettepanekut muuta vaheaegade või puhkeperioodide minimaalset kestust ega maksimaalset sõiduaega. Üldeesmärk on tagada reisijatele tõhusad ja kvaliteetsed teenused ning samal ajal parandada sõidukijuhtide töötingimusi, eelkõige vähendada nende stressi ja väsimust.
3. Reisijate juhuveoteenuse vaheaegade ja puhkeperioodide erieeskirjad on ajendatud selle teenuse erinevatest omadustest võrreldes reisijateveoliini teenuse ja kaupade autoveoga. Need omadused on
 - hooajalisus,
 - suhtlemine reisijatega,
 - sagedased *ad hoc* muudatused planeerimises,
 - väiksem keskmine ööpäevane sõiduaeg ja
 - suuremat keskendumist nõudev juhtimine reisi alguses ja lõpus.

2020. aastal palusid Euroopa seadusandjad komisjonil hinnata sellega seoses võimalikke norme.¹

¹ Vaata määruse (EÜ) nr 561/2006 artikli 8 lõiget 10, mis lisati muutmismäärusega (EL) 2020/1054 (ELT L 249, 31.7.2020, lk 1).

II. TÖÖ TEISTES INSTITUTSIOONIDES

4. Euroopa Parlament on määranud kõnealuse ettepaneku eest vastutavaks komisjoniks transpordi- ja turismikomisjoni (TRAN), mille raporttöör on Henna VIRKKUNEN (PPE, FI), ning kaasatud komisjoniks tööhõive- ja sotsiaalkomisjon (EMPL), mille raporttöör on Marianne VIND (S&D, DK). Hääletus Marianne VINDI raporti üle toimus 7. novembril 2023 ja Henna VIRKKUNENI raporti üle 16. novembril 2023. Hääletus täiskogus on kavandatud 11.–14. detsembri 2023. aasta nädalale.
5. Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee võttis oma arvamuse vastu 21. septembril 2023. Regioonide Komitee otsustas arvamust mitte esitada.

III. TÖÖ NÕUKOGUS JA SELLE ETTEVALMISTAVATES ORGANITES

6. Ettepanek ja selle mõjuhindang esitati Rootsi eesistumisperioodil 7. juunil 2023 maismaatranspordi tööühmale. Mõned delegatsioonid märkisid, et nad oleksid eelistanud, et uute normide võimalikku mõju juhtide väsimusele oleks hinnatud täiendava teadusliku uuringuga.
7. Seejärel arutati õigusakti teksti Hispaania eesistumise ajal 7. juulist kuni 13. novembrini 2023. Põhimõtteliselt delegatsioonid pooldasid sõitjate juhuveoteenuste juhte puudutavate paindlikumate normide kehtestamist. Delegatsioonide seisukohad erinesid paindlikkuse soovitud ulatuse ja sellega seotud kaitsemeetmete suhtes, eelkõige sõiduaja minimaalsete vaheaegade ja ööpäevase puhkeperioodi alguse edasilükkamise osas. Lisaks väljendasid paljud delegatsioonid muret kontrollitavuse pärast, pidades silmas lõplike normide keerukust, tehnilisi kontrollivahendeid ja bussis olevaid tõendavaid dokumente.
8. Eesistujariik töötas 2023. aasta septembris välja kompromissettepaneku, mille eesmärk on paindlikkuse kohaldamisala ja sellega seotud kaitsemeetmete tasakaalustatud sõnastamine ning kontrollisätete tugevdamine. Komisjoni esindaja kaitses komisjoni ettepanekut ja näitas üles avatust teksti piiratud kohanduste suhtes.

9. Töörühma viimane koosolek toimus 13. novembril 2023. Enamik delegatsioone toetas eesistujariigi kompromisettepanekut. Üks delegatsioon ei pidanud kompromissi piisavalt tasakaalustatuks. Seoses vaheaegade ja puhkeaja erieeskirjadega kordasid mõned delegatsioonid oma soovi muuta rangemaks sõiduajal tehtavate vaheaegade paindlikkust puudutavat kaitsemeedet, nii et paindlikkust saab rakendada päevadel, mil kogu sõiduaeg ei ületa kuut tundi (seitsme tunni asemel), kuid teised delegatsioonid olid selle muudatuse vastu. Need teised delegatsioonid võiksid nõustuda 7 tunni piiranguga, kuid eelistaksid komisjoni esindajaga sarnaselt päevavalguses toimuva sõiduga seotud piirangut. Mõned delegatsioonid kordasid oma soovi suurendada ööpäevase puhkeperioodi edasilükkamise paindlikkust ja kohaldada seda erandit reise suhtes, mis kestavad vähemalt neli päeva (kuue päeva asemel).
10. Kontrollisätete osas leidsid mõned delegatsioonid, et need on liiga koormavad, ning delegatsioonid olid eriarvamusel küsimuses, kas sõidulehe ühtlustamine tuleks muuta kohustuslikuks või isegi kehtestada see otse määrusega. Lisaks soovisid mõned delegatsioonid stimuleerida tulevase sõidumeerikuversiooni kasutuselevõttu, seades erandite kasutamise tingimuseks selle, kas selline sõidumeerik on sõidukisse paigaldatud, samas kui teised olid sellise lähenemisviisi vastu, pidades seda liiga jäigaks.
11. Pärast nimetatud koosolekut kompromissteksti tehtud muudatusettepanekuid valmistas alaliste esindajate komitee 22. novembril 2023 eelnõu ette, pidades silmas üldist lähenemisviisi nõukogus¹. Delegatsioonid toetasid kompromisettepanekut. Kaks delegatsiooni kordasid oma taotlust lisada paindlikust seoses reisi kestusega, mille jooksul saaks kasutada võimalust lükata igapäevane puhkeaeg edasi (muudetud määruse uue artikli 8 lõige 2a). Mõned teised delegatsioonid väljendasid oma eelistust artikli 7 kaitsemeetmele, mis piirab erandit päevaajaga. Eesistujariik lõpetas mõttevahetuse pärast seda, kui selgitati muudetud määruse artikli 16 uue lõike 5 teksti, ning märkis, et ettepanek tuleks esitada nõukogule üldise lähenemisviisi jaoks.

¹ Dokument 15208/23.

12. Olulised muudatused võrreldes komisjoni ettepanekuga võib kokku võtta järgmiselt.

- Igapäevase sõiduaja regulaarsete vaheaegade osas lubab lühemaid vaheaegu võimaldav erand kasutada mitut vaheaega, mis kestavad kokku 45 minutit, tingimusel et iga vaheaeg on vähemalt 15 minutit pikk. Erandit võib kasutada ainult juhul, kui päevane sõiduaeg kokku ei ületa 7 tundi.
- Mis puudutab võimalust lükata igapäevane puhkeperiood edasi (artikli 8 lõige 2a), siis piirati edasilükkamist ühe tunniga, kuid seda võimalust võib sõltuvalt reisi pikkusest kasutada kaks korda. Reisi kestust pikendati vähemalt kuue päeva pikkustele reisidele (kaheksa päeva asemel);
- Seoses kontrollisätetega (artikkel 16) on erandite põhjenduseks see, et sõidukis on sõiduleht, mis on juba kasutusel reisijate rahvusvaheliste juhuvedude puhul. Komisjon võib ühtlustada nende sõidulehtede vormid, et kasutada neid riigisiseste teenuste puhul,
- Maanteeäärsete kontrollide käigus tuleb esitada ka sõidulehed, mis hõlmavad varasemaid reise.
- Komisjon tegeleb sõidumeerikute spetsifikatsioonide ajakohastamisega, et reisijateveo liiki oleks võimalik sõidumeerikust lugeda.
- Artiklis 19 selgitati, et liikmesriigid võivad esitada süüdistusi sõidumeerikute alaste õigusnormide rikkumiste eest, mis on toime pandud teises liikmesriigis, kui rikkumine on tuvastatud tema territooriumil ja karistust ei ole veel määratud.

IV. **JÄRELDUSED**

13. Eeltoodut arvesse võttes palutakse nõukogul (transport, telekommunikatsioon ja energeetika) leppida oma 4. detsembri 2023. aasta istungil kokku üldises lähenemisviisis käesolevale aruandele lisatud kompromissteksti suhtes.

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS,

millega muudetakse määrust (EÜ) nr 561/2006 reisijate juhuveo sektoris kohaldatavate minimaalsete vaheaegade ning ööpäevaste ja iganädalaste puhkeperioodide miinimumnõuete osas ning seoses riikide õigusega määrata sanktsioone määruse (EL) nr 165/2014 rikkumiste eest, mis on pandud toime teises liikmesriigis

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 91 lõiget 1,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust¹,

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust²,

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt

ning arvestades järgmist:

¹ ELT C , , lk .

² ELT C , , lk .

- (1) Sõidukijuhtide head töötingimused ja autoveoettevõtjate ausad konkurentsitingimused on ülimalt olulised, et luua tõhus, ohutu ja sotsiaalselt vastutustundlik autoveosektor, tagada mittediskrimineerimine ja meelitada ligi kvalifitseeritud töötajaid. Seega on oluline, et liidu sotsiaaldigunormid autoveo valdkonnas oleksid selged, proportsionaalsed, eesmärgipärased, kergesti kohaldatavad, ning et neid rakendataks tõhusalt ja ühtselt kogu liidus.
- (2) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EÜ) nr 561/2006¹ sätestatud eeskirju maksimaalse ööpäevase ja iganädalase sõiduaja, minimaalsete vaheaegade ning ööpäevaste ja iganädalaste puhkeperioodide kohta kohaldatakse autoveo-ettevõtjate ja nende sõidukijuhtide suhtes, olenemata sellest, kas nad tegelevad reisijate- või kaubaveoga või kas reisijateveo korral on tegemist regulaarse või juhuveoga.
- (3) Samas on reisijate juhuveo sektoril oma eripärad, mis puuduvad maantee-kaubaveo ja regulaarse reisijateveo sektoris. Maanteel toimuvat reisijate juhuvedu iseloomustab suur hooajalisus ja eri pikkusega sõiduajad, mis sõltuvad reisijate turismitegevusest. Juhuveo puhul tuleb võimaluse korral arvesse võtta reisijate plaaniväliseid ja etteteatamata nõudmisi, mis on seotud lisapeatuste tegemise ning marsruudi või ajakava muutmisega. Üldjuhul on maanteel toimuva reisijate juhuveo puhul sõiduaeg kaubavedude või liinibussiteenuste omast lühem. Lisaks ööbivad sõidukijuhid tavaliselt hotellides ja öised sõite tuleb ette harva. Samas võib juhtuda, et sõidukijuhid peavad töö ajal täitma lisaülesandeid, mis sageli tulenevad reisijatega suhtlemisest, näiteks nõuannete jagamine.

¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. märtsi 2006. aasta määrus (EÜ) nr 561/2006, mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaaldigunormide ühtlustamist ja millega muudetakse nõukogu määrusi (EMÜ) nr 3821/85 ja (EÜ) nr 2135/98 ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 3820/85 (ELT L 102, 11.4.2006, lk 1).

- (4) Määruse (EÜ) nr 561/2006 järelhindamisel leiti, et mõned minimaalsete vaheaegade ja puhkeperioodidega seotud ühtsed eeskirjad ei ole maanteel toimuva reisijate juhuveo eripäradega kooskõlas. Komisjoni sellekohased täiendavad hindamised on näidanud, et mõned määruses (EÜ) nr 561/2006 sätestatud nõuded vaheaegade ning ööpäevaste ja iganädalaste puhkeperioodide kohta on sõidukijuhtide ja reisijate juhuveoga tegelevate ettevõtjate jaoks ebasobivad ja ebapraktilised, kuna need vähendavad suutlikkust korraldada tõhusaid ja kvaliteetseid juhuvedusid ning halvendavad sõidukijuhtide töötingimusi ja seega ka liiklusohutust.
- (5) Seepärast on asjakohane kohandada minimaalseid vaheaegu ja puhkeperioode käsitlevaid nõudeid nii, et need vastaksid ka maanteel toimuva reisijate juhuveo erinõuetele. Samuti on asjakohane ühtlustada reisijate riigisiseste ja rahvusvaheliste maanteejuhuvedude suhtes kohaldatavaid eeskirju.
- (6) Reisijate juhuveoga tegelevate sõidukijuhtide vaheaegade ja ööpäevaste puhkeperioodide kavandamist käsitlevate eeskirjade paindlikumaks muutmise ei tohiks mitte mingil juhul vähendada sõidukijuhtide ohutust ja liiklusohutust ega suurendada juhtide väsimust ja halvendada töötingimusi. Seega ei tohiks seoses paindlikkuse suurendamisega, mida kohaldataks vähem kui kokku seitsme sõidutunniga 24-tunnistel ajavahemikel, muuta eeskirju, mida praegu kohaldatakse minimaalsete vaheaegade, ööpäevase ja iganädalase maksimaalse sõiduperioodi ning kahlenädalase maksimaalse sõiduaja suhtes. Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2002/15/EÜ¹ sätestatud autovedude alase liikuva tegevusega hõivatud isikute tööaja miinimumnõudeid tuleks samuti muutmata kujul kohaldada.

¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. märtsi 2002. aasta direktiiv 2002/15/EÜ autovedude alase liikuva tegevusega hõivatud isikute tööaja korralduse kohta (EÜT L 80, 23.3.2002, lk 35).

- (7) Selleks et tagada reisijate juhuvedude ühtne määratlus, on vaja täpsustada, et Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EÜ) nr 1073/2009¹ sätestatud määratlus hõlmab nii riigisiseseid kui ka rahvusvahelisi vedusid. Samuti on asjakohane ajakohastada viidet määrusele (EÜ) nr 1073/2009, millega tunnistati kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 684/92.²
- (8) Paindlikkuse suurendamine reisijate juhuveoga tegelevate sõidukijuhtide vaheaegade kavandamisel ei tohiks takistada neid juhte tegemast minimaalseid vaheaegu, mis võimaldavad neil korralikult välja puhata. Seepärast on asjakohane kehtestada iga vaheaja minimaalne pikkus. Seetõttu tuleks sõitjate juhuveoga tegelevatel sõidukijuhtidele anda lisaks muudele vaheaja osadeks jaotamise võimalustele luba jaotada oma kohustuslikud vaheajad vähemalt 15-minutilisteks vaheagadeks.
- (9) Tagamaks, et maanteel toimuva reisijate juhuveoga tegelevate sõidukijuhtide puhkeaegade kavandamisega seotud suuremat paindlikkust ei kuritarvitataks, on oluline selgelt kindlaks määrata selle paindlikkuse ulatus ja näha ette asjakohased kontrollid. Seetõttu peaks asjaomastel sõidukijuhtidel olema võimalik lükata oma ööpäevase puhkeaja algus edasi maksimaalselt ühe tunni võrra, kui asjaomane sõiduperiood ei ole sel päeval pikem kui seitse tundi, ning nad peaksid seda tegema vaid üksikute juhuvedude korral kuuepäevase või sellest pikema teekonna puhul. Sellist paindlikkust tuleks veelgi piirata, nii et erandit saaks kasutada ainult üks kord reisi ajal või kaks korda kaheksa päeva pikkuste või pikemate üksikute juhuvedude korral. Erandi kasutamine ei muuda iganädalase puhkeperioodi hiliseimat algusaega. Lisaks sõidumeeriku andmetele peaks asjaomaste nõuete täitmist olema võimalik kontrollida ka sõidumeerikust või töögraafikust tehtud väljatrüki abil.

¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. oktoobri 2009. aasta määrus (EÜ) nr 1073/2009 rahvusvahelisele bussiteenuste turule juurdepääsu käsitlevate ühiseeskirjade kohta ning millega muudetakse määrust (EÜ) nr 561/2006 (uuesti sõnastatud) (ELT L 300, 14.11.2009, lk 88).

² Nõukogu 16. märtsi 1992. aasta määrus (EMÜ) nr 684/92 bussidega toimuva rahvusvahelise reisijateveo ühiseeskirjade kohta (EÜT L 74, 20.3.1992, lk 1).

- (10) Asjaolu, et võimalust lükata igapäevane puhkeaeg edasi kuni 12 järjestikuseks 24-tunniseks ajavahemikuks kohaldatakse üksnes reisijate rahvusvaheliste juhuvedude suhtes, kahjustab moonutamata ja ausat konkurentsi ettevõtjate, eelkõige väikeste ja keskmise suurusega ettevõtjate vahel. Reisijate riigisiseste juhuvedude puhul peaks läbitud vahemaa, reisi kestuse või reisijatele osutatavate teenuste osas kohaldama samu tingimusi, mis rahvusvaheliste juhuvedude puhul. Seetõttu peaksid eespool kirjeldatud võimalust saama kasutada ka reisijate riigisiseseid juhuvedusid tegevad sõidukijuhid.
- (10a) Selleks et võimaldada tõhusalt ja tulemuslikult kontrollida paindlikkuse nõuetekohast kasutamist vaheaegade kavandamisel ning võimalust lükata reisijate juhuvedude puhul edasi ööpäevased ja igapäevased puhkeperioodid, peaks juhtidel kogu reisi vältel sõidukis olema sõiduleht, mis sisaldab põhiteavet reisi kohta; sellist sõidulehte kasutatakse juba määruse (EÜ) nr 1073/2009 kohase reisijate rahvusvahelise juhuveo puhul. Vastavalt määruse (EL) nr 165/2014 kontrollisätetele, mis käsitlevad käsikirjaliste kannete tegemist, peaksid juhtidel sõidukis olema ka paber kandjal või elektroonilised koopiaid sõidulehtedest, mis hõlmavad teavet eelneva 28 päeva jooksul ja alates 31. detsembrist 2024 eelneva 56 päeva jooksul toimunud juhuvedude kohta. Komisjon peaks sõidumeeriku tehnilise kirjelduse läbivaatamisel välja töötama võimaluse registreerida reisijateveoteenuse liik (reisijate regulaarne või juhuvedu).
- (10b) Määruse (EÜ) nr 561/2006 kohaselt peavad liikmesriigid kehtestama sanktsioonid, mida tuleb käesoleva määruse ja määruse (EL) nr 165/2014 rikkumisel kohaldada, ja tagama nende jõustamise. Oma otsuses kohtuasjas C-906/19 selgitas Euroopa Kohus, et liikmesriigid ei või sõidukijuhile või veoettevõtjale määrata sanktsiooni määruse (EL) nr 165/2014 sellise tuvastatud rikkumise eest, mis on toime pandud teise liikmesriigi territooriumil, kui nimetatud rikkumise eest ei ole veel sanktsiooni määratud ning tunnistas oma otsuse punktis 45, et „kuivõrd liidu kehtivate õigusnormide see aspekt võib mõjutada negatiivselt töötingimusi ja liiklusohutust, peab liidu seadusandja otsustama võimaliku muutmise“. Võttes arvesse, et neid kahte määrust rikutakse sageli samaaegselt ja määruse (EL) nr 165/2014 eesmärk on tagada vastavus määrusele (EÜ) nr 561/2006, on asjakohane, et sanktsiooni määramine ettevõtjale või juhile ühe liikmesriigi territooriumil tuvastatud, kuid teise liikmesriigi territooriumil toime pandud rikkumise eest, võib olla seotud mõlema määruse rikkumisega.

(11) Kuna käesoleva määruse eesmärke – tagada aus konkurents ning parandada töötingimusi ja liiklusohutust, ühtlustades reisijate juhuveoga tegelevate sõidukijuhtide vaheaegu ning puhkeperioode käsitlevaid eeskirju, ning tagada, et liikmesriigid saaksid määrata sanktsioone nende territooriumil tuvastatud sõidumeerikute alaste õigusnormide rikkumise eest, olenemata nende toimepanemise kohast – ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada, küll aga saab neid asjaomaste eesmärkide laadi tõttu paremini saavutada liidu tasandil, võib liit võtta meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev määrus nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale.

(12) Seetõttu tuleks määrust (EÜ) nr 561/2006 vastavalt muuta,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Määrust (EÜ) nr 561/2006 muudetakse järgmiselt.

(1) Artiklit 4 muudetakse järgmiselt:

a) alapunkt n asendatakse järgmisega:

„n) regulaarne reisijatevedu – Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 1073/2009* artikli 2 punktides 2 ja 3 määratletud riigisisesed ja rahvusvahelised teenused;

* Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. oktoobri 2009. aasta määrus (EÜ) nr 1073/2009 rahvusvahelisele bussiteenuste turule juurdepääsu käsitlevate ühiseeskirjade kohta ning millega muudetakse määrust (EÜ) nr 561/2006 (ELT L 300, 14.11.2009, lk 88).“;

b) lisatakse punkt na:

„na) reisijate juhuvedu – Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 1073/2009* artikli 2 punktis 4 määratletud riigisisesed ja rahvusvahelised teenused;“

(2) artiklile 7 lisatakse järgmine neljas lõik:

„Reisijate juhuveo puhul võib juht esimeses lõigus nimetatud vaheaja asendada ka vähemalt 15-minutiliste vaheagadega, mis on sobitatud esimeses lõigus osutatud sõiduperiodi suhtes nii, et järgitakse esimese lõigu sätteid, tingimusel et kogu summeeritud sõiduaeg ei ületa sel päeval seitset tundi.“;

(3) artiklit 8 muudetakse järgmiselt:

(a) lisatakse lõige 2a:

„2a. Tingimusel, et see ei ohusta liiklusohutust, võib sellist üksikut reisijate juhuvedu tegev sõidukijuht, mille kestus on vähemalt kuus järjestikust 24-tunnist ajavahemikku, teha erandi lõike 2 esimesest lõigust, pidades ühe ööpäevase puhkeperioodi kõige rohkem 25 tunni jooksul pärast eelmise ööpäevase puhkeperioodi või iganädalase puhkeperioodi lõppu, tingimusel et kogu sõiduaeg kõnealusel päeval ei ole ületanud 7 tundi. Samade tingimuste kohaselt võib kõnealust erandit kasutada kaks korda ühe reisijate juhuveoteenuse puhul, mille kestus on vähemalt kaheksa järjestikust 24-tunnist ajavahemikku.“;

(b) lõikes 6a asendatakse sissejuhatav lause järgmisega:

„Erandina lõikest 6 võib üksikut reisijate juhuvedu tegev sõidukijuht lükata iganädalase puhkeperioodi edasi kuni 12 järjestikuseks 24-tunniseks ajavahemikuks alates eelmisest regulaarsest iganädalasest puhkeperioodist, tingimusel et:“;

(c) lõike 6a punkt a jäetakse välja;

(4) Artiklisse 16 lisatakse järgmised lõigud:

„4. Maanteeäärsete kontrollide puhul peab juht suutma põhjendada artikli 7 lõikes 4 ning artikli 8 lõigetes 2a ja 6a sätestatud erandite kasutamist,

a) hoides sõidukis täidetud lehte (edaspidi „sõiduleht“). Veoettevõtja vastutab juhi varustamise eest täidetud sõidulehtedega enne iga reisi. Sõiduleht sisaldab vähemalt järgmisi andmeid:

(i) veoteenuse liik;

(ii) peamine reisi marsruut, sealhulgas reisi kuupäevad;

(iii) asjaomane vedaja/asjaomased vedajad.

b) hoides sõidukis paberkandjal või elektroonilisi koopiaid sõidulehtedest, mis hõlmavad teavet eelneva 28 päeva ja alates 31. detsembrist 2024 ka eelneva 56 päeva kohta. See kohustus lõpeb, kui sõiduk kasutab sõidumeerikut, mis võimaldab registreerida lõikes 5 osutatud reisijateveoteenuse liiki.

Riigisiseste teenuste puhul võib kasutada rahvusvahelistele teenuste sõidulehte, mida on kohandatud nii, et see näitaks selle kasutamist riigisiseste teenuste korral. Komisjon võib vajaduse korral kontrolli lihtsustamiseks kehtestada rakendusaktiga riiklike teenistuste sõidulehe vormi. Kõnealune rakendusakt võetakse vastu kooskõlas artikli 24 lõikes 2a osutatud kontrollimenetlusega.

5. Selleks et tagada artikli 7 lõike 4 ning artikli 8 lõigete 2a ja 6a ühetaoline kohaldamine ja jõustamine, lisab komisjon komisjoni rakendusmääruse (EL) 2016/799 või seda asendava rakendusakti läbivaatamise esimesel võimalusel asjakohased tehnilised kirjeldused, mis võimaldavad sõidumeerikus kirjendada ja salvestada andmeid reisijateveoteenuse liigi, nimelt reisijate regulaarse või juhuveo kohta. Kõnealused rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 24 lõikes 2a osutatud kontrollimenetlusega; nende rakendusaktide kohaldamise kuupäev määratakse kindlaks pärast asjaomaste sidusrühmadega konsulteerimist.“

(5) Artikli 19 lõike 2 esimene lõik asendatakse järgmisega:

„2. Liikmesriik võimaldab asjaomastel ametiasutustel määrata sanktsioon veoettevõtjale ja/või sõidukijuhile käesoleva määruse või määruse (EL) nr 165/2014 rikkumise eest, mis tuvastati liikmesriigi territooriumil, kui nimetatud rikkumise eest ei ole veel sanktsiooni määratud, seda ka juhul, kui rikkumine pandi toime mõne teise liikmesriigi või kolmanda riigi territooriumil.“

Artikkel 2

Käesolev määrus jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel,

Euroopa Parlamendi nimel
president

Nõukogu nimel
eesistuja
