



Euroopa Liidu
Nõukogu

Brüssel, 8. aprill 2020
(OR. en)

Institutsioonidevaheline
dokument:
2017/0122 (COD)

5114/1/20
REV 1

TRANS 7
SOC 8
CODEC 12
PARLNAT 20

SEADUSANDLIKUD AKTID JA MUUD DOKUMENDID

Teema: Nõukogu esimese lugemise seisukoht eesmärgiga võtta vastu EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 561/2006 maksimaalse ööpäevase ja iganädalase sõiduaja, minimaalsete vaheaegade ning ööpäevaste ja iganädalaste puhkeperioodide miinimumnõuete osas ning määrust (EL) nr 165/2014 sõidumeerikute abil positsioneerimise osas
- Nõukogu poolt vastu võetud 7. aprillil 2020

**EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU
MÄÄRUS (EL) 2020/...,**

...

**millega muudetakse määrust (EÜ) nr 561/2006 maksimaalse ööpäevase ja
iganädalase sõiduaja, minimaalsete vaheaegade ning
ööpäevaste ja iganädalaste puhkeperioodide miinimumnõuete osas ning
määrust (EL) nr 165/2014 sõidumeerikute abil positsioneerimise osas**

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 kohaselt³

¹ ELT C 197, 8.6.2018, lk 45.

² ELT C 176, 23.5.2018, lk 57.

³ Euroopa Parlamendi 4. aprilli 2019. aasta seisukoht [(ELT ...)(*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata)], nõukogu 7. aprilli 2020. aasta esimese lugemise seisukoht [(ELT ...)(*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata)]. Euroopa Parlamendi ... seisukoht [(ELT ...)(*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata)].

ning arvestades järgmist:

- (1) Sõidukijuhtide head töötingimused ja autoveoettevõtjate ausad konkurentsitingimused on ülimalt olulised, et luua ohutu, tõhus ja sotsiaalselt vastutustundlik autoveosektor mittediskrimineerimise tagamiseks ja kvalifitseeritud töötajate ligimeelitamiseks. Selle protsessi hõlbustamiseks on oluline, et liidu sotsiaalõigusnormid autoveo valdkonnas oleksid selged, proportsionaalsed, eesmärgipärased, kergesti kohaldatavad ja jõustatavad, ning et neid rakendataks tõhusalt ja ühtselt kogu liidus.
- (2) Autoveovaldkonnas kehtivate liidu sotsiaalõigusnormide rakendamise tulemuslikkuse ja tõhususe hindamisel ning eelkõige Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 561/2006¹ hindamisel tehti kindlaks teatavad puudused õigusraamistiku rakendamisel. Ebaselged normid iganädalase puhkeperioodi, puhkevõimaluste ja mitme juhiga veo vaheaegade kohta ning normide puudumine juhtide naasmise kohta koju on viinud liikmesriikides erinevate tõlgenduste ja jõustamise tavadeni. Mitu liikmesriiki on hiljuti vastu võtnud ühepoolsed meetmed, mis vähendavad veelgi õiguskindlust ning suurendavad sõidukijuhtide ja ettevõtjate ebavõrdset kohtlemist. Samal ajal aitavad maksimaalsed ööpäevased ja iganädalased sõiduajad tulemuslikult parandada sõidukijuhtide sotsiaalseid tingimusi ja üldist liiklusohutust. Õigusnormide täitmise tagamiseks on vaja pidevalt pingutada.

¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. märtsi 2006. aasta määrus (EÜ) nr 561/2006, mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide 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).

- (3) Liiklusohutuse edendamiseks on oluline julgustada veoettevõtjaid looma ohutuskultuuri, mida järgitakse kõigil tasanditel. Eelkõige ei tohiks sõidu- ja puhkeaja normide rikkumise või liiklusohutuse kahjustamise vältimiseks olla lubatud siduda tulemustasu ajaga, mis kulub reisijate vedamiseks sihtkohta või kaupade kohaletoimetamiseks.
- (4) Määruse (EÜ) nr 561/2006 järelhindamine kinnitas, et liidu sotsiaalõigusnormide ebajärjekindel ja ebatõhus jõustamine tulenes peamiselt sellest, et normid on ebaselged, kontrollivahendite kasutamine ei ole tõhus ja seda tehakse ebavõrdselt ning et halduskoostöö liikmesriikide vahel ei ole piisav.
- (5) Selguse ja järjepidevuse parandamiseks tuleks määratleda sõiduki mitteäriisilisel eesmärgil kasutamise suhtes tehtav erand määruse (EÜ) nr 561/2006 kohaldamisalast.
- (6) Selged, sobivad, proportsionaalsed ja ühtlaselt jõustatud normid on samuti väga olulised selliste poliitiliste eesmärkide saavutamiseks nagu juhtide töötingimuste parandamine ning eelkõige moonutamata ja ausa konkurentsi tagamine ettevõtjate vahel ja liiklusohutuse suurendamine kõigi liiklejate jaoks.
- (7) Kehtivad vaheaegade nõuded on osutunud mitme juhiga vedude puhul sobimatuks ja ebapraktiliseks. Seepärast on mitme juhiga veo puhul asjakohane kohandada vaheaegade registreerimise nõuet vastavalt veo eripärale, kahjustamata sealjuures juhi ohutust ja liiklusohutust.

- (8) Rahvusvahelisi kaupade kaugvedusid tegevad juhid veedavad pikki perioode kodust eemal. Kehtivad nõuded regulaarse iganädalase puhkeperioodi kohta võivad kodust eemal veedetud aega asjatult pikendada. Seepärast on soovitatav kohandada regulaarse iganädalase puhkeperioodi sätteid selliselt, et sõidukijuhid saaksid teha rahvusvahelisi vedusid normide kohaselt ja jõuda regulaarse iganädalase puhkeperioodi ajaks koju ning et kõik lühendatud iganädalased puhkeperioodid kompenseeritaks neile täielikult. Võttes arvesse reisijate- ja kaubaveo erinevust, ei tohiks seda võimalust kohaldada reisijaid vedavate juhtide suhtes.
- (9) Paindlikkus juhtide puhkeperioodide kavandamisel peaks olema läbipaistev ja juhi jaoks prognoositav ega tohiks mingil viisil ohustada liiklusohutust, suurendada juhtide väsimust ega halvendada töötingimusi. Seepärast ei tohiks sellist paindlikkust kohaldada juhi kehtiva tööaja ega maksimaalse kahenädalase sõiduaja muutmiseks ning selle suhtes tuleks kohaldada rangemaid lühendatud puhkeaja hüvitamise norme.
- (10) Selleks et vältida paindlikkuse kuritarvitamist, on oluline määratleda selgelt selle kohaldamisala ning näha ette asjakohased kontrollid. Seepärast peaks see kohaldamisala olema piiratud nende juhtidega, kes veedavad võrdlusperioodil lühendatud iganädalasi puhkeperioode väljaspool ettevõtja asukohaliikmesriiki ja väljaspool juhi elukohariiki. Seda on võimalik kontrollida sõidumeerikute andmete abil nii maanteel kui ka veoettevõtja tööruumides, kuna need sisaldavad andmeid puhkeperioodi alguse ja lõpu asukoha kohta ning teavet konkreetsete juhtide kohta.

- (11) Tõhusa jõustamise tagamiseks on oluline, et pädevad asutused suudaksid maanteekontrolli käigus teha kindlaks, kas kontrollimise päeval ja sellele eelnenud 56 päeval on sõiduaegadest ja puhkeperioodidest nõuetekohaselt kinni peetud.
- (12) Kiire tehnoloogilise arengu tulemusena on juhtimissüsteemid järjest enam automatiseeritud, mistõttu sõidukijuht peab järjest vähem otseselt sekkuma või ei pea seda üldse. Et võtta arvesse kõnealuseid muutusi, võib liiklusohutuse ja võrdsete tingimuste tagamiseks ning töötingimuste parandamiseks olla vaja kohandada kehtivaid õigusakte, sealhulgas sõidu- ja puhkeaja norme, tagades samal ajal liidu rolli uute uuenduslike tehnoloogiate ja tavade valdkonna teerajajana. Seepärast peaks komisjon esitama hindamisaruande, milles käsitletakse autonoomsete sõidukijuhtimise süsteemide kasutamist liikmesriikides, sealhulgas autonoomsete sõidukijuhtimise tehnoloogiate kasulikkust. Kui see on kohane, tuleks aruandele lisada seadusandlik ettepanek.
- (13) Sotsiaalse progressi edendamiseks on asjakohane täpsustada, kus iganädalast puhkeperioodi võib veeta, et tagada juhtidele piisavad puhketingimused. Majutuse kvaliteet on eriti oluline regulaarsel iganädalasel puhkeperioodil, mille juht peaks veetma veoettevõtja kui tööandja kulul sobivas majutuskohas väljaspool sõiduki kabiini. Sõidukijuhtide heade töötingimuste ja ohutuse tagamiseks on asjakohane selgitada nõuet, mille kohaselt tuleb juhtidele tagada kvaliteetne ja soolisi iseärasusi arvestav majutus regulaarse iganädalase puhkeperioodi ajaks, kui nad viibivad kodust eemal.

- (14) Samuti on vaja ette näha, et veoettevõtjad korraldaksid juhtide töö selliselt, et perioodid, mil nad kodust eemal viibivad, ei oleks ülemäära pikad ning et juhtidele võimaldataks võtta pikki puhkeperioode kompensatsioonina lühendatud iganädalaste puhkeperioodide eest. Naasmise korraldamisel tuleks võimaldada jõuda veoettevõtja tegevuskohta ettevõtja asukohaliikmesriigis või juhi elukohta ning juhid saavad ise valida, kus nad soovivad oma puhkeperioodi veeta. Tõendamaks, et veoettevõtja täidab oma korrapärase naasmise korraldamise kohustusi, peaks veoettevõtjal olema võimalik kasutada sõidumeeriku andmeid, juhi töögraafikuid või muid dokumente. Sellised tõendid peaksid olema veoettevõtja tööruumides kättesaadavad, et need kontrolliasutuse nõudmisel esitada.
- (15) Kuna regulaarseid iganädalasi puhkeperioode ja pikemaid puhkeperioode ei või veeta sõidukis või parkimisalal, vaid üksnes sobivas majutuskohas, mis võib parkimisalaga külgneda, on äärmiselt oluline, et juhid saaksid teha kindlaks ohutute ja turvaliste parkimisalade asukohad, mis on piisavalt turvalised ja kus on sobivad ruumid. Komisjon on juba uurinud, kuidas saaks edendada kvaliteetsete parkimisalade arendamist, sealhulgas vajalikke miinimumnõudeid. Seepärast peaks komisjon töötama välja ohutute ja turvaliste parkimisalade nõuded. Need nõuded peaksid soodustama kvaliteetsete parkimisalade edendamist. Nõuded võib läbi vaadata, et parandada juurdepääsu alternatiivkütustele kooskõlas kõnealust taristut arendava poliitikaga. Samuti on oluline, et parkimisalasid hoitaks jää- ja lumevabana.

- (16) Ohutute ja turvaliste parkimisalade suhtes tuleks kohaldada kontrollimenetlusi, mida sertifitseeritakse vastavalt liidu nõuetele. Nende kontrollimenetlustega tagatakse parkimisalade jätkuv vastavus kõnealustele nõuetele. Komisjonile tuleks seega teha ülesandeks valmistada ette sertifitseerimismenetlus ohutute ja turvaliste parkimisalade arendamiseks liidus.
- (17) Liiklusohutuse ja õigusnormide jõustamise huvides peaksid kõik sõidukijuhid olema täiel määral teadlikud sõidu- ja puhkeaja normidest ning väsimusega kaasnevatest ohtudest. Sellega seoses on oluline kergesti kättesaadav teave olemasolevate puhkerajatiste kohta. Seepärast peaks komisjon pakkuma teavet ohutute ja turvaliste parkimisalade kohta kasutajasõbraliku veebisaidi kaudu. Seda teavet tuleks pidevalt ajakohastada.

- (18) Parkimisalade jätkuva ohutuse ja turvalisuse tagamiseks peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu õigusakte, et kehtestada ohutute ja turvaliste parkimisalade teenindustaseme nõuded ning parkimisalade ohutuse ja turvalisuse sertifitseerimise menetlus. On eriti oluline, et komisjon viiks oma ettevalmistava töö käigus läbi asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil, ja et kõnealused konsultatsioonid viidaks läbi kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes¹ sätestatud põhimõtetega. Eelkõige selleks, et tagada delegeeritud õigusaktide ettevalmistamises võrdne osalemine, saavad Euroopa Parlament ja nõukogu kõik dokumendid liikmesriikide ekspertidega samal ajal ning nende ekspertidel on pidev juurdepääs komisjoni eksperdirühmade koosolekutele, millel arutatakse delegeeritud õigusaktide ettevalmistamist.

¹ ELT L 123, 12.5.2016, lk 1.

- (19) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 1315/2013¹ kehtestatud üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T) läbivaadatud suunistes on ette nähtud parkimisala rajamine kiirtee äärde ligikaudu iga 100 km järel, et tagada isikutele, kes kasutavad maanteed ärieesmärgil, parkimiskoht kus on piisav ohutuse ja turvalisuse tase. Piisava parkimistaristu ehitamise kiirendamiseks ja edendamiseks on olulised piisavad võimalused liidupoolseks kaasrahastamiseks kooskõlas liidu kehtivate ja tulevaste õigusaktidega, millega kehtestatakse kõnealuse rahalise toetuse tingimused.
- (20) Paljud liidu piires toimuvad autoveod hõlmavad parvlaeva või rongiga läbitavaid teekonnalõike. Seepärast tuleks selliste vedude jaoks kehtestada selged ja asjakohased puhkeperioodide ja vaheaegade normid.

¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. detsembri 2013. aasta määrus (EL) nr 1315/2013 üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate liidu suuniste kohta ja millega tunnistatakse kehtetuks otsus nr 661/2010/EL (ELT L 348, 20.12.2013, lk 1).

- (21) Sõidukijuhtidel tuleb mõnikord ette ettenägematuid asjaolusid, mille tõttu nad ei jõua iganädalaseks puhkeperioodiks soovitud sihtkohta ilma liidu norme rikkumata. Juhtide toimetulemist selliste olukordadega on soovitatav lihtsustada ja anda neile võimalus jõuda iganädalaseks puhkeperioodiks sihtkohta. Sellised erakorralised asjaolud on ootamatud olukorrad, mis on vältimatud ja mida ei ole võimalik ette näha, mil ootamatult muutub võimatuks käesoleva määruse sätete täies ulatuses kohaldamine lühikese aja jooksul. Seetõttu ei saa sellistele asjaoludele süstemaatiliselt viidata, et vältida käesoleva määruse järgimist. Õigusnormide nõuetekohase jõustamise tagamiseks peaksid juhid dokumenteerima nendest normidest kõrvalekaldumist põhjustavad asjaolud. Lisaks peaksid kaitsemeetmed tagama, et sõiduaeg ei oleks ülemäära pikk.
- (22) Erinevate jõustamistavade kasutamise vähendamiseks ja ärahoidmiseks ning selleks, et veelgi parandada piiriülese jõustamise tõhusust ja tulemuslikkust, on väga oluline kehtestada korrapärase liikmesriikidevahelise halduskoostöö selged reeglid.

- (23) Liikmesriigid peaksid võtma kõik vajalikud meetmed tagamaks, et Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruste (EÜ) nr 561/2006 ja (EL) nr 165/2014¹ rikkumise korral kohaldatavaid karistusi reguleerivaid riigisiseseid õigusnorme rakendatakse tõhusal, proportsionaalsel ja hoiataval viisil. Oluline on tagada, et teave igas liikmesriigis kohaldatavate karistuste kohta oleks kutseala töötajatele kergesti kättesaadav. Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2019/1149² asutatud Euroopa Tööjõuamet võiks sellist juurdepääsu hõlbustada, tehes teabe kättesaadavaks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2018/1724³ loodud kogu ühtse liiduülese veebisaidi kaudu, mis toimib ühtse kontaktpunktina teabe saamiseks õiguste, menetluste ja teenuste kohta liidu ja riiklikul tasandil kõigis liidu ametlikes keeltes.

¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. veebruari 2014. aasta määrus (EL) nr 165/2014 autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta, millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 3821/85 autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta ning muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 561/2006, mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist (ELT L 60, 28.2.2014, lk 1).

² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2019. aasta määrus (EL) 2019/1149, millega asutatakse Euroopa Tööjõuamet, muudetakse määrusi (EÜ) nr 883/2004, (EL) nr 492/2011 ja (EL) 2016/589 ning tunnistatakse kehtetuks otsus (EL) 2016/344 (ELT L 186, 11.7.2019, lk 21).

³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 2. oktoobri 2018. aasta määrus (EL) 2018/1724, millega luuakse ühtne digivärv teabele ja menetlustele ning abi- ja probleemilahendamisteenustele juurdepääsu pakkumiseks ning millega muudetakse määrust (EL) nr 1024/2012 (ELT L 295, 21.11.2018, lk 1).

- (24) Selleks et tagada määruse (EÜ) nr 561/2006 rakendamise ühetaolised tingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused, et selgitada kõnealuse määruse sätteid ja kehtestada ühine lähenemisviis sätete kohaldamise ja jõustamise kohta. Neid volitusi tuleks teostada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 182/2011¹.
- (25) Selleks et tagada ühetaolised tingimused määruse (EL) nr 165/2014 rakendamiseks, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused võtta vastu rakendusaktid, millega kehtestatakse üksikasjalikud sätted sõiduki piiriületusi käsitlevate andmete registreerimise ja salvestamise kohustuse ühetaoliseks kohaldamiseks ning üksikasjalikud sätted, mida on vaja andmenõudeid ja funktsioone käsitlevate sätete kohaldamiseks ning sõidukite sõidumeerikute paigaldamiseks. Neid volitusi tuleks teostada kooskõlas määrusega (EL) nr 182/2011.

¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrus (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisvolituste teostamise suhtes (ELT L 55, 28.2.2011, lk 13).

- (26) Sotsiaalõigusnormide jõustamise kulutasuvuse suurendamiseks tuleks täiel määral ära kasutada olemasolevad ja arukad sõidumeerikusüsteemid ning arukas sõidumeerik tuleks muuta kohustuslikuks ka väikeste tarbesõidukite puhul, mis ületavad teatava kaalu ning mida kasutatakse rahvusvahelistel vedudel rendi või tasu eest. Seetõttu tuleks parandada sõidumeerikute funktsionaalsust, et võimaldada täpsemat positsioneerimist.
- (27) Võttes arvesse sotsiaalõigusnormide täitmise tagamise kulutasuvust, uue tehnoloogia kiiret arengut, üleminekut digitehnoloogiale kogu liidu majanduses ning vajadust tagada rahvusvahelise autoveo sektori ettevõtjatele võrdsed tingimused, on vaja lühendada registreeritud sõidukitele aruka sõidumeeriku paigaldamiseks ette nähtud üleminekuaja. Arukas sõidumeerik aitab lihtsustada kontrollimist ja seega ka liikmesriikide ametiasutuste tööd.
- (28) Tagamaks, et juhid, ettevõtjad ja kontrolliasutused saaksid võimalikult kiiresti kasutada arukate sõidumeerikute eeliseid, sealhulgas automatiseeritud piiriületuse registreerimist, tuleks kasutusel olev sõidukipark selliste seadmetega varustada asjakohase aja jooksul pärast üksikasjalike tehniliste sätete jõustumist. See ajavahemik tagab piisava ettevalmistusaja.
- (29) Aruka sõidumeerikuga varustamata sõidukite sõidumeerikusse tuleks registreerida liikmesriikide piiride ületamine, tehes seda esimeses võimalikus peatuskohas piiril või pärast piiri ületamist.

- (30) Tegevuse salvestamine sõidumeerikusse on oluline osa sõidukijuhi tööst. Seepärast on väga oluline, et juhtidele pakutakse asjakohast koolitust turule toodavate sõidumeerikute uute funktsioonide kasutamise kohta. Kõnealuse koolitusega seotud kulud peaksid kandma tööandjatena veoettevõtjad.
- (31) Kontrolliametnikud, kes kontrollivad autoveosektori vastavust asjakohastele liidu õigusaktidele, on silmitsi väljakutsetega, mis tulenevad kasutatavate sõidumeerikute mitmekesisusest ja kiiresti arenevatest oskuslikest manipuleerimistehnikatest. See kehtib eriti maanteekontrollide puhul. Seepärast on väga oluline, et kontrolliametnikud saaksid asjakohast koolitust, et tagada nende teadlikkus uusimast tehnoloogilistest arengust ja manipuleerimistehnikatest.
- (32) Kui kontrolliametnik eemaldab kontrollimise eesmärgil sõidumeeriku plommi, tuleks veoettevõtjate ja kontrolliasutuste koormuse vähendamiseks teatavatel ja hästi dokumenteeritud asjaoludel lubada kontrolliametnikul sõidumeerik uuesti plommida.
- (33) Võttes arvesse tehnoloogia pidevat arengut, uurib komisjon võimalust töötada välja uusi tehnilisi lahendusi, mis pakuvad samu eeliseid ja sama turvalisust, kui aruka sõidumeeriku pakutavad lahendused, tehes seda samade või väiksemate kaasnevate kuludega.

- (34) On oluline, et kolmandate riikide veoettevõtjate suhtes kohaldataks liidu territooriumil toimuvate autovedude puhul liidu õigusnormidega samaväärseid norme. Komisjon peaks hindama selle põhimõtte järgimist liidu tasandil ja pakkuma välja sobivaid lahendusi, mille üle pidada läbirääkimisi rahvusvahelisel autoveol töötava sõiduki meeskonna tööalase Euroopa kokkuleppe raames.
- (35) Kaubavedu erineb reisijateveost. Seepärast peaks komisjon hindama, kas tuleks teha ettepanek sobivamate reisijateveo normide kehtestamiseks, eelkõige seoses Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 1073/2009¹ artikli 2 punktis 4 määratletud juhuvedudega.

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 (ELT L 300, 14.11.2009, lk 88).

- (36) Kuna käesoleva määruse eesmärged, nimelt parandada liiklusohutust ja sõidukijuhtide töötingimusi kogu liidus autoveosektoris sõiduaega, vaheaegu ja puhkeperioode reguleerivate normide ning sõidumeerikute kasutamist ja kohustuslikuks muutmist reguleerivate normide ühtlustamisega, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada, küll aga saab neid eesmärkide iseloomu 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.
- (37) Seepärast tuleks määruseid (EÜ) nr 561/2006 ja (EL) nr 165/2014 vastavalt muuta,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Määrust (EÜ) nr 561/2006 muudetakse järgmiselt.

1) Artikli 2 lõikesse 1 lisatakse järgmine punkt:

„aa) alates 1. juulist 2026, rahvusvaheliseks kaubaveoks või kabotaažveoks kasutatavate sõidukitega, mille lubatud täismass koos haagise või poolhaagisega ületab 2,5 tonni, või“.

2) Artiklit 3 muudetakse järgmiselt:

a) punkt aa asendatakse järgmisega:

„aa) sõidukite või autorongidega, mille lubatud täismass ei ületa 7,5 tonni ja mida kasutatakse:

i) selliste materjalide, seadmete või masinate veoks, mida juht vajab seoses oma tööga, või

ii) käsitöötoodete kohaletoimetamiseks

ainult ettevõtte asukohast 100 km raadiuses, tingimusel et sõiduki juhtimine ei ole juhi põhitegevus ning vedu ei toimu rendi või tasu eest;“;

b) lisatakse järgmine punkt:

„ha) kaubaveoks kasutatavate sõidukitega, mille lubatud täismass koos haagise või poolhaagisega ületab 2,5 tonni, kuid ei ületa 3,5 tonni, kui vedu ei toimu rendi või tasu eest, vaid ettevõtte või juhi enda kulul ning sõiduki juhtimine ei ole seda juhtiva isiku põhitegevus.“

3) Artiklisse 4 lisatakse järgmine punkt:

„r) „mitteäriline vedu“ – autovedu, mis ei toimu rendi või tasu eest ega omal kulul ning mille eest ei saada otsest ega kaudset tasu ja mille läbi sõidukijuht ega teised isikud ei saa otseselt ega kaudselt tulu ning mis ei ole seotud kutse- ega äritegevusega.“

4) Artikli 6 lõige 5 asendatakse järgmisega:

„5. Vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 165/2014* artikli 34 lõike 5 punkti b alapunktile iii registreerib juht muu tööna kogu artikli 4 punktis e kirjeldatud viisil veedetud aja, samuti kogu sõiduaja sõidukiga, mida kasutatakse käesoleva määruse reguleerimisalast väljapoole jäävatel ärilistel eesmärkidel, ning kogu direktiivi 2002/15/EÜ artikli 3 punktis b määratletud valmisolekuaja. See tuleb kanda käsitsi salvestuslehele või väljatrükile või sisestada manuaalselt sõidumeerikusse.

* Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. veebruari 2014. aasta määrus (EL) nr 165/2014 autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta, millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 3821/85 autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta ning muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 561/2006, mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist (ELT L 60, 28.2.2014, lk 1).“

5) Artiklisse 7 lisatakse järgmine lõik:

„Mitme juhiga veo puhul võib juht teha 45-minutilise vaheaja teise juhi poolt juhitud sõidukis, tingimusel et vaheaja võtnud juht ei abista samal ajal sõidukit juhtivat juhti.“

6) Artiklit 8 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 6 asendatakse järgmisega:

„6. Kahe üksteisele järgneva nädala jooksul peab juht võtma vähemalt järgmised puhkeperioodid:

a) kaks regulaarset iganädalast puhkeperioodi või

b) ühe regulaarse iganädalase puhkeperioodi ja ühe vähemalt 24-tunnise lühendatud iganädalase puhkeperioodi.

Iganädalane puhkeperiood peab algama hiljemalt eelmise iganädalase puhkeperioodi lõpule järgnenud kuue 24-tunnise ajavahemiku möödumisel.

Erandina esimesest lõigust võib rahvusvahelise kaubaveoga tegelev juht võtta väljaspool asukohaliikmesriiki järjestikku kaks lühendatud iganädalast puhkeperioodi, tingimusel et juht võtab iga nelja järjestikuse nädala jooksul vähemalt neli iganädalast puhkeperioodi, millest vähemalt kaks on regulaarsed iganädalased puhkeperioodid.

Käesoleva lõike kohaldamisel käsitatakse juhti rahvusvahelise kaubaveoga tegeleva juhina tingimusel, et juht alustab kahte järjestikku lühendatud iganädalast puhkeperioodi väljaspool tööandja asukohaliikmesriiki ja juhi elukohariiki.“;

b) lisatakse järgmine lõige:

„6b. Iganädalase puhkeperioodi lühendamist kompenseeritakse samaväärsel puhkeajaga, mis tuleb võtta tervikuna enne kõnealusele nädalale järgneva kolmanda nädala lõppu.

Kui lõike 6 kolmanda lõigu kohaselt on järjestikku võetud kaks lühendatud iganädalast puhkeperioodi, eelneb järgmisele iganädalasele puhkeperioodile nende kahe lühendatud iganädalase puhkeperioodi kompenseerimiseks võetav puhkeperiood.“;

c) lõige 8 asendatakse järgmisega:

„8. Regulaarseid iganädalasi puhkeperioode ja üle 45-tunniseid iganädalasi puhkeperioode, mida võetakse kompensatsioonina eelneva lühendatud iganädalase puhkeperioodi eest, ei või veeta sõidukis. Need tuleb veeta sobivas soolisi iseärasusi arvestavas majutuskohas, kus on asjakohased magamis- ja sanitaarruumid.

Kõik majutuskulud väljaspool sõidukit katab tööandja.“;

d) lisatakse järgmine lõige:

„8a. Veoettevõtja korraldab juhtide töö selliselt, et iga nelja järjestikuse nädala jooksul saab juht naasta oma tavalisse tugipunkti tööandja tegevuskohas, kus algab juhi iganädalane puhkeperiood, tööandja asukohaliikmesriigis, või naasta juhi elukohta, et veeta vähemalt ühe regulaarse iganädalase puhkeperioodi või üle 45-tunnise iganädalase puhkeperioodi, mis on võetud kompensatsioonina lühendatud iganädalase puhkeperioodi eest.

Kui aga juht on lõike 6 kohaselt võtnud järjestikku kaks lühendatud iganädalast puhkeperioodi, korraldab veoettevõtja juhi töö selliselt, et juht saab naasta enne kompensatsioonina võetava üle 45-tunnise korrapärase iganädalase puhkeperioodi algust.

Ettevõtja dokumenteerib, kuidas ta seda kohustust täidab, ning säilitab dokumendid oma tööruumides, et need kontrolliasutuste taotlusel esitada.“;

e) lisatakse järgmine lõige:

„9a. Hiljemalt ... [kaks aastat pärast käesoleva muutmismääruse jõustumist] hindab komisjon, kas saaks vastu võtta sobivamaid norme sõidukijuhtide jaoks, kes tegelevad reisijate juhuveoga, nagu on määratletud määruse (EÜ) nr 1073/2009 artikli 2 punktis 4.“

7) Lisatakse järgmine artikkel:

„Artikkel 8a

1. Komisjon tagab, et teave ohutute ja turvaliste parkimisalade kohta on kaupade ja reisijate autoveoga tegelevatele juhtidele kergesti kättesaadav. Komisjon avaldab nimekirja kõigist sertifitseeritud parkimisaladest, et tagada juhtidele piisav:

- sissetungimiste avastamine ja ennetamine;
- valgustus ja nähtavus;
- hädaolukorra kontaktpunktid ja menetlused;

- soolisi iseärasusi arvestavad sanitaarruumid;
- söögi ja joogi ostmise võimalused;
- sidet võimaldavad ühendused;
- energiavarustus.

Selliste parkimisalade loetelu tehakse kättesaadavaks ühtsel ametlikul veebisaidil, mida ajakohastatakse korrapäraselt.

2. Komisjon võtab kooskõlas artikliga 23a vastu delegeeritud õigusaktid, et kehtestada nõuded, millega täiendavalt täpsustatakse lõikes 1 loetletud alade teenindustaset ja turvalisust ning parkimisalade sertifitseerimise menetlust.
3. Kõik sertifitseeritud parkimisalad võivad märkida, et need on sertifitseeritud vastavalt liidu nõuetele ja menetlustele.

Vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 1315/2013* artikli 39 lõike 2 punktile c peavad liikmesriigid soodustama parkimiskohtade rajamist isikute jaoks, kes kasutavad maanteed ärieesmärgil.

4. Komisjon esitab 31. detsembriks 2024 Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande sõidukijuhtidele sobivate puhkealade ja turvaliste parkimiskohtade kättesaadavuse ning lõikes 2 osutatud delegeeritud õigusaktide kohaselt sertifitseeritud ohutute ja turvaliste parkimisalade arendamise kohta. Aruandes võib loetleda meetmeid ohutute ja turvaliste parkimisalade arvu ja kvaliteedi suurendamiseks.

* Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. detsembri 2013. aasta määrus (EL) nr 1315/2013 üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate liidu suuniste kohta ja millega tunnistatakse kehtetuks otsus nr 661/2010/EL (ELT L 348, 20.12.2013, lk 1).“

8) Artiklit 9 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Erandina artiklist 8 tohib parvlaeva või rongiga veetavat sõidukit saatev juht, kellel on regulaarne ööpäevane puhkeperiood või lühendatud iganädalane puhkeperiood, selle katkestada kuni kahel korral muude töödega, mille kogukestus ei tohi ületada ühte tundi. Nimetatud regulaarse ööpäevase puhkeperioodi või lühendatud iganädalase puhkeperioodi jooksul peab juhil olema juurdepääs tema käsutuses olevale magamiskajutile või -kupeele või magamis- või lamamisasemele.

Regulaarsete iganädalaste puhkeperioodide puhul kohaldatakse seda erandit parvlaeva- või rongireiside suhtes üksnes juhul, kui

- a) reis kestab kava kohaselt vähemalt kaheksa tundi ning
- b) juhul on juurdepääs parvlaeval või rongis asuvale magamiskajutile või -kupeele.“;

b) lõige 2 asendatakse järgmisega:

„2. Aega, mida juht kulutab sõiduki kasutama hakkamiseks käesoleva määruse reguleerimisalas oleva sõiduki asukohta minemiseks või sealt asukohast naasmiseks, mis ei ole juhi kodus ega juhi tavalises tugipunktis tööandja tegevuskohas ei tohi käsitleda puhkeaja või vaheajana, v.a kui juht on laevas või rongis ning tal on juurdepääs magamiskajutile või -kupeele või magamis- või lamamisasemele.“

9) Lisatakse järgmine artikkel:

„Artikkel 9a

Komisjon koostab ja esitab 31. detsembriks 2025 Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande, milles hinnatakse autonoomsete sõidukijuhtimise süsteemide kasutamist liikmesriikides. Nimetatud aruandes keskendutakse eelkõige nende süsteemide võimalikule mõjule sõidu- ja puhkeaja normidele. Asjakohasel juhul lisatakse aruandele seadusandlik ettepanek käesoleva määruse muutmiseks.“

10) Artikli 10 lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Veoettevõtjatel on keelatud töölepingu alusel töötavatele või veoettevõtja käsutusse antud juhtidele makstava tasu, ka lisatasu ja preemiate kujul makstavate summade sidumine läbisõidetud vahemaaga, kohaletoimetamise kiirusega või edasitoimetatud kauba kogusega, kui makstavad summad võivad oma laadi poolest ohustada liiklusohutust või soodustada käesoleva määruse rikkumist.“

11) Artiklisse 12 lisatakse järgmised lõigud:

„Tingimusel et liiklusohutust seeläbi ei ohustata, võib juht erakorralistel asjaoludel kalduda kõrvale artikli 6 lõigete 1 ja 2 ning artikli 8 lõike 2 sätetest, ületades ööpäevast või iganädalast sõiduaega kuni ühe tunni võrra, et jõuda iganädalase puhkeperioodi veetmiseks tööandja tegevuskohta või juhi elukohta.

Samadel tingimustel võib juht ületada ööpäevast ja iganädalast sõiduaega kuni kahe tunni võrra, et jõuda regulaarse iganädalase puhkeperioodi veetmiseks tööandja tegevuskohta või juhi elukohta, tingimusel et vahetult enne täiendavat sõiduaega on tehtud 30-minutiline katkestamata vaheaeg.

Juht peab sellise kõrvalekaldumise põhjuse hiljemalt sihtkohta või sobivasse peatuskohta jõudmisel märkima käsitsi sõidumeeriku salvestuslehele, väljatrükile või oma töögraafikusse.

Igasugune sõiduaja ületamine kompenseeritakse samaväärse puhkeajaga, mis tuleb võtta tervikuna koos mis tahes puhkeperioodiga enne kõnealusele nädalale järgneva kolmanda nädala lõppu.“

12) Artikli 13 lõiget 1 muudetakse järgmiselt:

a) punkt e asendatakse järgmisega:

„e) sõidukid, mis on käigus ainult saartel või riigi ülejäänud territooriumist eraldatud aladel, mille pindala ei ületa 2 300 km² ja mis ei ole riigi ülejäänud territooriumiga ühendatud mootorsõidukitele kasutamiseks avatud silla, koolme ega tunneli kaudu ega piirne mõne muu liikmesriigiga;“;

b) lisatakse järgmised punktid:

„q) sõidukid või autorongid, millega veetakse ehitusettevõtja jaoks ehitusmasinaid ettevõtte asukohast 100 km raadiuses, tingimusel et sõiduki juhtimine ei ole juhi põhitegevus;

r) sõidukid, mida kasutatakse valmis betoonisegu kohaletoimetamiseks.“

13) Artikli 14 lõige 2 asendatakse järgmisega:

„2. Pakilistel juhtudel, mida põhjustavad erakorralised asjaolud, võivad liikmesriigid teha ajutisi, mitte üle 30 päeva kestvaid erandeid, mida peab nõuetekohaselt põhjendama ja millest peab komisjoni viivitamata teavitama. Komisjon avaldab selle teabe viivitamata avalikul veebisaidil.“

14) Artikkel 15 asendatakse järgmisega:

„*Artikkel 15*

Liikmesriigid tagavad, et artikli 3 punktis a nimetatud sõidukite juhtide suhtes kohaldatakse riigisiseseid õigusnorme, mis sätestavad lubatud sõiduaegade ja ettenähtud vaheaegade ning kohustuslike puhkeperioodide osas piisava kaitse. Liikmesriigid teavitavad komisjoni selliste juhtide suhtes kohaldatavatest asjakohastest riigisisestest õigusnormidest.“

15) Artikli 16 lõike 3 punkt a asendatakse järgmisega:

„a) peab sisaldama kõiki lõikes 2 nimetatud üksikasju minimaalse ajavahemiku kohta, mis hõlmab kontrollipäeva ja 56 eelnevat päeva; nimetatud üksikasju tuleb ajakohastada korrapäraste ajavahemike järel, mis ei ületa ühte kuud;“.

16) Artikli 19 lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Liikmesriigid kehtestavad käesoleva määruse ja määruse (EL) nr 165/2014 sätete rikkumise korral kohaldatavad karistusnormid ja võtavad kõik vajalikud meetmed nende rakendamise tagamiseks. Nimetatud karistused peavad olema tõhusad ja proportsionaalsed rikkumise raskusega, nagu on osutatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2006/22/EÜ* III lisas, ning hoiatavad ja mittediskrimineerivad. Käesoleva määruse ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 165/2014 rikkumine ei või kaasa tuua mitut karistust või menetlust. Liikmesriigid teavitavad komisjoni neist normidest ja meetmetest ning nende proportsionaalsuse hindamiseks riigi tasandil valitud meetodist ja kriteeriumitest. Liikmesriigid annavad viivitamata teada kõikidest neid mõjutavatest hilisematest muudatustest. Komisjon teavitab liikmesriike neist normidest ja meetmetest ning kõigist nende muudatustest. Komisjon tagab, et see teave avaldatakse selleks ettenähtud avalikul veebisaidil, mis on kättesaadav kõigis liidu keeltes ning mis sisaldab üksikasjalikku teavet selliste liikmesriikides kohaldatavate karistuste kohta.

* Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. märtsi 2006. aasta direktiiv 2006/22/EÜ, mis käsitleb määruste (EÜ) nr 561/2006 ja (EL) nr 165/2014 ning direktiivi 2002/15/EÜ rakendamise miinimumtingimusi seoses autovedudega seotud sotsiaalõiguskorralduse ja millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 88/599/EMÜ (ELT L 102, 11.4.2006, lk 35).“

17) Artiklit 22 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Liikmesriigid teevad omavahel kooskõlas direktiivi 2006/22/EÜ artiklis 8 sätestatud nõuetega tihedat koostööd ning abistavad üksteist põhjendamatult viivitusega, et lihtsustada käesoleva määruse ühtset kohaldamist ja tulemuslikku täitmise tagamist.“;

b) lõikesse 2 lisatakse järgmine punkt:

„c) muu konkreetse teabe kohta, sealhulgas ettevõtja riskiastme kohta, millel võivad olla tagajärjed käesoleva määruse järgimisele.“;

c) lisatakse järgmised lõiked:

„3a. Käesoleva määruse raames teabe vahetamiseks kasutavad liikmesriigid direktiivi 2006/22/EÜ artikli 7 kohaselt määratud ühendusesiseseid kontaktasutusi.

3b. Vastastikust halduskoostööd tehakse ja haldusabi antakse tasuta.“

18) Lisatakse järgmine artikkel:

„Artikkel 23a

1. Komisjonile antakse õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte käesolevas artiklis sätestatud tingimustel.
2. Artiklis 8a osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile viieks aastaks alates ... [käesoleva muutmismääruse jõustumise kuupäevast].

Komisjon esitab delegeeritud volituste kohta aruande hiljemalt üheksa kuud enne viieaastase tähtaja möödumist. Volituste delegeerimist pikendatakse automaatselt samaks ajavahemikuks, välja arvatud juhul, kui Euroopa Parlament või nõukogu esitab selle suhtes vastuväite hiljemalt kolm kuud enne iga ajavahemiku lõppemist.

3. Euroopa Parlament ja nõukogu võivad artiklis 8a osutatud volituste delegeerimise igal ajal tagasi võtta. Tagasivõtmise otsusega lõpetatakse otsuses nimetatud volituste delegeerimine. Otsus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas* või otsuses nimetatud hilisemal kuupäeval. See ei mõjuta juba jõustunud delegeeritud õigusaktide kehtivust.

4. Enne delegeeritud õigusakti vastuvõtmist konsulteerib komisjon kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes* sätestatud põhimõtetega iga liikmesriigi määratud ekspertidega.
5. Niipea kui komisjon on delegeeritud õigusakti vastu võtnud, teeb ta selle samal ajal teatavaks Euroopa Parlamendile ja nõukogule.
6. Artikli 8a alusel vastu võetud delegeeritud õigusakt jõustub üksnes juhul, kui Euroopa Parlament ega nõukogu ei ole kahe kuu jooksul pärast õigusakti teatavastegemist Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitanud selle suhtes vastuväidet või kui Euroopa Parlament ja nõukogu on enne selle tähtaja möödumist komisjonile teatanud, et nad ei esita vastuväidet. Euroopa Parlamendi või nõukogu algatusel pikendatakse seda tähtaega kahe kuu võrra.

* ELT L 123, 12.5.2016, lk 1.“

19) Artikli 24 lõige 2 asendatakse järgmisega:

- „2. Sellele lõikele viitamisel kohaldatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 182/2011* artiklit 4.

2a. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artiklit 5.

* Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrus (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisevolituste teostamise suhtes (ELT L 55, 28.2.2011, lk 13).“

20) Artikli 25 lõige 2 asendatakse järgmisega:

„2. Lõike 1 punktis b osutatud juhtudel võtab komisjon vastu rakendusaktid ühise lähenemisviisi kohta.

Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu artikli 24 lõikes 2a osutatud kontrollimenetluse kohaselt.“

Artikkel 2

Määrust (EL) nr 165/2014 muudetakse järgmiselt.

1) Artikli 1 lõike 1 esimene lõik asendatakse järgmisega:

„1. Käesolevas määruses sätestatakse kohustused ja nõuded seoses autovedudel kasutatavate sõidumeerikute konstruktsiooni, paigaldamise, kasutamise, katsetamise ja kontrolliga, eesmärgiga kontrollida vastavust Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrustele (EÜ) nr 561/2006, (EÜ) nr 1071/2009,^{*} (EÜ) nr 1072/2009,^{**} (EÜ) nr 1073/2009,^{***} Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile 2002/15/EÜ^{****} ja nõukogu direktiividele 92/6/EMÜ^{*****} ja 92/106/EMÜ^{*****} ning niivõrd, kui see puudutab töötajate lähetamist autoveosektoris, Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiividele 96/71/EÜ^{*****} ja 2014/67/EL^{*****} ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile (EL) 2020/...^{*****+}.

^{*} Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. oktoobri 2009. aasta määrus (EÜ) nr 1071/2009, millega kehtestatakse ühiseeskirjad autoveo-ettevõtja tegevusalal tegutsemise tingimuste kohta ja tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 96/26/EÜ (ELT L 300, 14.11.2009, lk 51).

⁺ ELT: palun sisestada teksti dokumendis ST 5112/20 sisalduva direktiivi number ning esitada joonealuses märkuses kõnealuse määruse kuupäev, number, pealkiri ja ELT avaldamisviide.

- ** Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. oktoobri 2009. aasta määrus (EÜ) nr 1072/2009 rahvusvahelisele autoveoturule juurdepääsu käsitlevate ühiseeskirjade kohta (ELT L 300, 14.11.2009, lk 72).
- *** 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).
- **** 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).
- ***** Nõukogu 10. veebruari 1992. aasta direktiiv 92/6/EMÜ teatavate kategooriate mootorsõidukite kiiruspiirikute paigaldamise ja kasutamise kohta ühenduses (EÜT L 57, 2.3.1992, lk 27).
- ***** Nõukogu 7. detsembri 1992. aasta direktiiv 92/106/EMÜ, millega kehtestatakse ühiseeskirjad kaupade teatavate kombineeritud vedude kohta liikmesriikide vahel (EÜT L 368, 17.12.1992, lk 38).
- ***** Euroopa parlamendi ja nõukogu 16. detsembri 1996. aasta direktiiv 96/71/EÜ töötajate lähetamise kohta seoses teenuste osutamisega (EÜT L 18, 21.1.1997, lk 1).
- ***** Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. mai 2014. aasta direktiiv 2014/67/EL, mis käsitleb direktiivi 96/71/EÜ (töötajate lähetamise kohta seoses teenuste osutamisega) jõustamist ning millega muudetakse määrust (EL) nr 1024/2012, mis käsitleb siseturu infosüsteemi kaudu tehtavat halduskoostööd („IMI määrus”) (ELT L 159, 28.5.2014, lk 11).
- ***** Euroopa Parlamendi ja nõukogu ... direktiiv (EL) 2020/..., millega kehtestatakse seoses direktiividega 96/71/EÜ ja 2014/67/EL sõidukijuhtide lähetamist autovedude sektoris reguleerivad erinormid ning muudetakse määrust 2006/22/EÜ seoses täitmise tagamise nõuetega ja määrust (EL) nr 1024/2012 (ELT ...).“

2) Artikli 3 lõige 4 asendatakse järgmisega:

„4. Hiljemalt kolm aastat pärast selle aasta lõppu, mil jõustuvad artikli 11 teises lõigus osutatud üksikasjalikud sätted, paigaldatakse muus liikmesriigis kui sõiduki registreerimise liikmesriigis kasutatavatesse järgmise kategooria sõidukitesse arukas sõidumeerik vastavalt käesoleva määruse artiklitele 8, 9 ja 10:

- a) sõidukitesse, mis on varustatud analoogsõidumeerikuga;
- b) sõidukitesse, mis on varustatud digitaalse sõidumeerikuga, mis vastab määruse (EMÜ) nr 3821/85 IB lisas sätestatud nõuetele, mida kohaldatai kuni 30. septembrini 2011;
- c) sõidukitesse, mis on varustatud digitaalse sõidumeerikuga, mis vastab määruse (EMÜ) nr 3821/85 IB lisas sätestatud nõuetele, mida kohaldatakse alates 1. oktoobrist 2011, ning
- d) sõidukitesse, mis on varustatud digitaalse sõidumeerikuga, mis vastab määruse (EMÜ) nr 3821/85 IB lisas sätestatud nõuetele, mida kohaldatakse alates 1. oktoobrist 2012.

- 4a. Hiljemalt neli aastat pärast seda, mil jõustuvad artikli 11 teises lõigus osutatud üksikasjalikud sätted, paigaldatakse muus liikmesriigis kui sõiduki registreerimise liikmesriigis kasutatavatesse sõidukitesse, mis on varustatud aruka sõidumeerikuga, mis vastab komisjoni rakendusmääruse (EL) 2016/799* IC lisale, arukas sõidumeerik vastavalt käesoleva määruse artiklitele 8, 9 ja 10.

* Komisjoni 18. märtsi 2016. aasta rakendusmäärus (EL) 2016/799, millega rakendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) nr 165/2014, millega sätestatakse sõidumeerikute ja nende komponentide konstruktsiooni, katsetamise, paigaldamise, kasutamise ja parandamise nõuded (ELT L 139, 26.5.2016, lk 1).“

- 3) Artikli 4 lõikesse 2 lisatakse neljanda taande järele järgmine taane:

„– olema piisava mälumahuga, et talletada kõik käesoleva määrusega nõutavad andmed.“

4) Artikkel 7 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 7

Andmekaitse

1. Liikmesriigid tagavad, et käesoleva määruse kontekstis töödeldakse isikuandmeid ainult käesoleva määruse ning määruste (EÜ) nr 561/2006, (EÜ) nr 1071/2009, (EÜ) nr 1072/2009, (EÜ) nr 1073/2009, direktiivide 2002/15/EÜ, 92/6/EMÜ ja 92/106/EMÜ ning (niivõrd, kui see puudutab töötajate lähetamist autoveosektoris) direktiivide 96/71/EÜ, 2014/67/EL ja (EL) 2020/...⁺ nõuete järgimise kontrollimiseks.
2. Liikmesriigid tagavad eelkõige selle, et isikuandmeid kaitstakse muu kasutuse kui ainult rangelt lõikes 1 osutatud liidu õigusaktidega seotud kasutuse eest seoses:
 - a) ülemaailmse satelliitnavigatsioonisüsteemi kasutamisega asukohaandmete salvestamiseks nagu on osutatud artiklis 8;
 - b) kaugside kasutamisega kontrollimiseks, nagu on osutatud artiklis 9; liidesega sõidumeerikute kasutamisega, nagu on osutatud artiklis 10; juhikaartide andmete elektroonilise vahetamisega, nagu on osutatud artiklis 31, ja eelkõige selliste andmete piiriülese vahetamisega kolmandate riikidega, ning

⁺ ELT: palun sisestada teksti dokumendis ST 5112/20 sisalduva dokumendi number.

- c) veoettevõtjatepoolse registripidamisega, nagu on osutatud artiklis 33.
3. Digitaalne sõidumeerik projekteeritakse isikuandmete kaitset tagaval viisil. Töödeldakse ainult lõikes 1 osutatud eesmärgil vajalikke andmeid.
4. Sõidukite omanikud, veoettevõtjad ja teised asjaomased üksused järgivad asjakohasel juhul asjaomaseid isikuandmete kaitse sätteid.“
- 5) Artikli 8 lõige 1 asendatakse järgmisega:
- „1. Selleks et hõlbustada asjakohastele õigusaktidele vastavuse kontrollimist, salvestatakse sõiduki asukoht automaatselt järgmistes punktides või nendele punktidele lähimas punktis, kus satelliitsignaali on kättesaadav:
- igapäevase tööaja alguspunkt;
 - iga kord, kui sõiduk ületab liikmesriigi piiri;
 - iga kord, kui toimub sõiduki peale- või mahalaadimine;
 - iga kolme tunni summeeritud juhtimisaja möödumisel ning
 - igapäevase tööaja lõpp-punkt.

Et kontrolliasutustel oleks nõuetele vastavust hõlpsam kontrollida, salvestab arukas sõidumeerik vastavalt määrusele (EÜ) nr 561/2006 ka selle, kas sõidukit on kasutatud kauba või reisijate veoks.

Sel eesmärgil paigaldatakse esmakordselt registreeritud sõidukitele 36 kuu möödumisel artikli 11 esimeses lõigus osutatud üksikasjalike sätete jõustumisest satelliitnavigatsioonisüsteemil põhineva positsioneerimisteenusega ühendatud sõidumeerikud.

Esimese lõigu teises ja kolmandas taandes ning teises lõigus osutatud piiriületuse ja täiendavate tegevuste registreerimise nõuet kohaldatakse siiski sõidukite suhtes, mis on esmakordselt registreeritud liikmesriigis kaks aastat pärast artikli 11 teises lõigus osutatud üksikasjalike sätete jõustumist, mis ei piira kohustust moderniseerida teatud sõidukid hiljem vastavalt artikli 3 lõikele 4.“

6) Artiklit 9 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 2 asendatakse järgmisega:

„Kolm aastat pärast artikli 11 teises lõigus osutatud üksikasjalike sätete jõustumist varustavad liikmesriigid oma kontrolliasutusi vajalikus ulatuses varajase avastamise kaugsideseadmetega, mis on vajalikud käesolevas artiklis osutatud andmevahetuse võimaldamiseks, võttes arvesse liikmesriikide konkreetseid jõustamisnõudeid ja strateegiaid. Kuni selle ajani võivad liikmesriigid ise otsustada, kas varustada oma kontrolliasutused sellise varajase avastamise kaugsideseadmetega.“;

b) lõige 3 asendatakse järgmisega:

„3. Lõikes 1 osutatud side luuakse sõidumeerikuga ainult juhul, kui kontrolliasutuse seadmed seda nõuavad. Side peab andmete tervikluse ning salvestus- ja kontrolliseadmete autentimise tagamiseks olema turvaline. Edastatud andmetele on juurdepääs vaid artikli 7 lõikes 1 osutatud liidu õigusakte ja käesoleva määruse rikkumisi kontrollima volitatud kontrolliasutustel ning töökodadel, kui see on vajalik sõidumeerikute nõuetekohase toimimise kontrollimiseks.“;

c) lõikesse 4 lisatakse järgmine taane:

„– maksimaalse sõiduaja ületamine.“

7) Artiklisse 10 lisatakse järgmine lõik:

„Selliste sõidukite sõidumeerikud, mis on esmakordselt liikmesriigis registreeritud kaks aastat pärast artikli 11 teises lõigus osutatud üksikasjalike sätete jõustumist, varustatakse lõikes 1 osutatud liidesega.“

8) Artiklit 11 muudetakse järgmiselt:

a) esimene lõik asendatakse järgmisega:

„Tagamaks sõidumeeriku vastavust käesolevas määruses sätestatud põhimõtetele ja nõuetele, võtab komisjon rakendusaktidega vastu üksikasjalikud sätted artiklite 8, 9 ja 10 ühetaoliseks kohaldamiseks, välja arvatud sellised sätted, mis näeksid ette sõidumeerikuga lisaandmete salvestamist.“

Hiljemalt ... [12 kuud pärast käesoleva muutmismääruse jõustumist] võtab komisjon vastu rakendusaktid, millega kehtestatakse üksikasjalikud sätted sõiduki piiriületusi ning artikli 8 lõike 1 esimese lõigu teises ja kolmandas taandes ning artikli 8 lõike 1 teises lõigus osutatud tegevusi käsitlevate andmete registreerimise ja salvestamise kohustuse ühetaoliseks kohaldamiseks.

Hiljemalt ... [18 kuud pärast käesoleva muutmismääruse jõustumist] võtab komisjon vastu rakendusaktid, millega kehtestatakse üksikasjalikud sätted, mis on vajalikud andmenõudeid ja funktsioone käsitlevate normide, sealhulgas käesoleva määruse artiklite 8, 9 ja 10, ühetaoliseks kohaldamiseks ning määruse (EÜ) nr 561/2006 artikli 2 lõike 1 punktis aa osutatud sõidukite sõidumeerikute paigaldamiseks.

Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu artikli 24 lõikes 3 osutatud kontrollimenetluse kohaselt.“;

- b) teise lõigu sissejuhatav lause asendatakse järgmisega:

„Käesoleva artikli esimeses, teises ja kolmandas lõigus osutatud üksikasjalikes sätetes:“.

9) Artikli 22 lõike 5 kolmas ja neljas lõik asendatakse järgmisega:

„Eemaldatud või rikunud plommi asendab tunnustatud paigaldaja või töökoda viivitamata ja hiljemalt seitsme päeva jooksul pärast selle eemaldamist või rikkumist. Kui plomm on eemaldatud või rikunud kontrolli eesmärgil, võib selle viivitamata asendada kontrolliametnik, kelle kasutuses on plommimisseade ja plommile pandav kordumatu erimärk.

Kui kontrolliametnik eemaldab plommi, sisestatakse sõidumeerikusse kontrollikaart alates plommi eemaldamise hetkest kuni kontrollimise lõpuni, ka siis, kui paigaldatakse uus plomm. Kontrolliametnik väljastab kirjaliku aruande, mis sisaldab vähemalt järgmist teavet:

- sõiduki valmistajatehase tähis;
- ametniku nimi;
- kontrolliasutus ja liikmesriik;
- kontrollikaardi number;

- eemaldatud plommi number;
- plommi eemaldamise kuupäev ja kellaaeg;
- uue plommi number, kui kontrolliametnik on paigaldanud uue plommi.

Enne plommi asendamist kontrollib ja kalibreerib sõidumeerikut tunnustatud töökoda, välja arvatud juhul, kui plomm on eemaldatud või rikutud kontrolli eesmärgil ja selle on asendanud kontrolliametnik.“

10) Artiklisse 26 lisatakse järgmine lõige:

„7a. Väljastava liikmesriigi pädev asutus võib nõuda juhilt juhikaardi asendamist uuega, kui see on vajalik asjakohase tehnilise kirjelduse järgimiseks.“


11) Artiklit 34 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 1 asendatakse järgmisega:


„1. Juht kasutab salvestuslehte või juhikaarti iga päev, mil ta sõidukit juhib, ning alates hetkest, kui ta sõiduki üle võtab. Salvestuslehte ega juhikaarti ei võeta välja enne igapäevase tööaja lõppu, kui selle väljavõtmine ei ole muul viisil lubatud või vajalik riigi tähise sisestamiseks pärast piiriületust. Ühtki salvestuslehte ega juhikaarti ei tohi kasutada pikema aja jooksul kui see, milleks see on ette nähtud.“;

b) lõike 5 punkti b muudetakse järgmiselt:

i) alapunkt iv asendatakse järgmisega:

„iv) märgi  all: vaheajad, puhkus, põhipuhkus või haiguspuhkus;“;

ii) lisatakse järgmine punkt:

„v) märgi „parvlaev/rong“ all: lisaks märgile : parvlaeval või rongis veedetud puhkeperiood nagu on nõutud määruse (EÜ) nr 561/2006 artiklis 9.“;

c) lõikesse 6 lisatakse järgmine punkt:

„f) nende riikide tähised, kus igapäevast tööaega alustati ja kus see lõpetati. Pärast liikmesriigi piiri ületamist selles liikmesriigis tehtava esimese peatumise alguses sisestab juht ka selle riigi tähise, kuhu ta on pärast liikmesriigi piiri ületamist sisenenud. Nimetatud esimene peatus toimub esimeses võimalikus peatuskohas piiril või pärast piiri ületamist. Kui liikmesriigi piiri ületatakse parvlaeval või rongis, sisestab juht riigi tähise sihtsadamas või -jaamas.“;

d) lõige 7 asendatakse järgmisega:

„7. Juht sisestab digitaalsesse sõidumeerikusse nende riikide tähised, kus igapäevast tööaega alustati ja kus see lõpetati.

Alates ... [18 kuud pärast dokumendis ST 5112/20 sisalduva direktiivi jõustumist] sisestab juht pärast liikmesriigi piiri ületamist selles liikmesriigis tehtava esimese peatuse alguses ka selle riigi tähise, kuhu ta on pärast liikmesriigi piiri ületamist sisenenud. Nimetatud esimene peatus toimub esimeses võimalikus peatuskohas piiril või pärast piiri ületamist. Kui liikmesriigi piiri ületatakse parvlaeval või rongis, sisestab juht riigi tähise sihtsadamas või -jaamas.

Liikmesriik võib siiski nõuda oma territooriumil vedudega tegelevate sõidukite juhtidelt riigi tähisele täpsemate geograafiliste andmete lisamist, kui liikmesriik on teavitanud komisjoni neist geograafilistest andmetest enne 1. aprilli 1998.

Juhid ei pea esimeses lõigus osutatud teavet sisestama, kui sõidumeerik salvestab artiklis 8 sätestatud asukohaandmeid automaatselt.“

12) Artiklit 36 muudetakse järgmiselt:

a) lõiget 1 muudetakse järgmiselt:

i) punkt i asendatakse järgmisega:

„i) jooksva päeva ja 56 eelneva päeva salvestuslehed;“;

ii) punkt iii asendatakse järgmisega:

„iii) kõik jooksva päeva ja eelnenud 56 päeva jooksul koostatud käsikirjalised kanded ja väljatrükid.“;

b) lõike 2 punkt ii asendatakse järgmisega:

„ii) kõik jooksva päeva ja eelnenud 56 päeva jooksul koostatud käsikirjalised kanded ja väljatrükid;“.

Artikkel 3

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

Artikli 1 punkti 15 ja artikli 2 punkti 12 kohaldatakse alates 31. detsembrist 2024.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

...

Euroopa Parlamendi nimel
president

Nõukogu nimel
eesistuja
