

Brüssel, 23. jaanuar 2020
(OR. en)

Institutsioonidevahelised
dokumendid:
2017/0121(COD)
2017/0122(COD)
2017/0123(COD)

5424/20
ADD 2

TRANS 25
SOC 29
EMPL 21
MI 11
COMPET 13
CODEC 37

I/A-PUNKTI MÄRKUS

Saatja:	Nõukogu peasekretariaat
Saaja:	Alaliste esindajate komitee (COREPER I)/nõukogu
Komisjoni dok nr:	ST 9668/17 ST 9670/17 ST 9671/17
Teema:	Liikuvuspakett I: Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 1071/2009 ja määrust (EÜ) nr 1072/2009 eesmärgiga kohandada neid valdkonnas toimunud arengutega Ettepanek: 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 Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse direktiivi 2006/22/EÜ seoses täitmise tagamise nõuetega ning kehtestatakse seoses direktiividega 96/71/EÜ ja 2014/67/EL sõidukijuhtide lähetamist autoveosektoris reguleerivad eriõigusnormid – Poliitiline kokkulepe

Käeolevas *addendum*'is käsitletakse ettepanekut, millega muudetakse määrusi sõidu- ja puhkeaegade ning sõidumeerikute kohta.

Ettepanek:

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

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) 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 sotsiaaldigusnormid autoveo valdkonnas oleksid selged, proportsionaalsed ja eesmärgipärased, et neid oleks kerge kohaldada ja jõustada, ning et neid rakendataks tõhusalt ja ühtselt kogu liidus.

¹ ELT C , , lk .

² ELT C , , lk .

- (2) Autoveovaldkonnas kehtivate liidu sotsiaalõigusnormide rakendamise tulemuslikkuse ja tõhususe hindamisel ning eelkõige Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 561/2006³ 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 tõlgendusteni ja jõustamise tavadeni. Mitu liikmesriiki on hiljuti vastu võtnud ühepoolsed meetmed, mis on veelgi suurendanud õiguskindlust ning sõidukijuhtide ja ettevõtjate ebavõrdset kohtlemist. Samas aitavad maksimaalsed ööpäevased ja iganädalased sõiduajad tulemuslikult parandada sõidukijuhtide sotsiaalseid tingimusi ja üldist liiklusohutust; õigusnormide täitmise tagamiseks on vajalikud pidevad jõupingutused.
- (3) Liiklusohutuse edendamiseks on oluline julgustada veoettevõtjaid looma kõigil tasanditel järgitavat ohutuskultuuri. Eelkõige ei tohiks sõidu- ja puhkeaja normide rikkumise või liiklusohutuse kahjustamise vältimiseks olla lubatud tulemustasu sidumine 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 ebaselgetest normidest, ebarahuldavast ja ebavõrdsest kontrollivahendite kasutamisest ning ebapiisavast halduskoostööst liikmesriikide vahel.
- (5) Selguse ja järjepidevuse parandamiseks tuleks määratleda sõiduki mitteärilisel 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.

³ 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).

- (7) Olemasolevad vaheaegade nõuded osutusid mitme juhiga veo puhul ebasobivaks ja ebapraktiliseks. Seepärast on mitme juhiga veo puhul asjakohane kohandada vaheaegade registreerimise nõuet vastavalt juhtide tegevusele, kahjustamata sealjuures juhi ohutust ja liiklusohutust.
- (8) Rahvusvahelisi kaupade kaugvedusid tegevad juhid veedavad pikki perioode kodust eemal. Praegu kehtivad nõuded regulaarse iganädalase puhkeperioodi kohta võivad kodust eemal veedetud aega asjatult pikendada. Seepärast on soovitatav kohandada regulaarse iganädalase puhkeaja 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 kauba- ja reisijateveo vahelisi erinevusi, ei tohiks seda võimalust kohaldada reisijaid vedavate juhtide suhtes.
- (9) Mis tahes paindlikkus juhtide puhkeperioodide kavandamisel peaks olema läbipaistev ja juhi jaoks prognoositav ega tohiks mingil viisil ohustada liiklusohutust, suurendada juhtide väsimust või halvendada töötingimusi. Seepärast ei tohiks sellist paindlikkust kasutada juhi praeguse tööaja ega maksimaalse kahenädalase sõiduaja muutmiseks ning selle suhtes tuleks kohaldada rangemaid lühendatud puhkeaja hüvitamise norme.
- (10) Sellise paindlikkuse kontrollimine on oluline, et lisaks sätte kohaldamisala selgele määratlemisele tagada, et sätet ei saaks kuritarvitada. Seepärast peaks kohaldamisala olema piiratud nende juhtidega, kes veedavad võrdlusperioodil lühendatud iganädalasi puhkeperioode väljaspool liikmesriike. Kontrollide on võimalik teha sõidumeerikute andmete kaudu nii maanteel kui ka 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, et kontrollimise päeval ja sellele eelnenud 56 päeval on sõiduaegadest ja puhkeperioodidest nõuetekohaselt kinni peetud.

- (12) Kiire tehnoloogilise arengu tulemuseks on juhtimissüsteemide järkjärguline automatiseerimine, mis nõuab sõidukijuhilt vähem otsest sekkumist või ei nõua seda üldse. Et võtta arvesse kõnealuseid muutusi, on liiklusohutuse ja võrdsete tingimuste tagamiseks ning töötingimuste parandamiseks võib olla vaja kohandada kehtivaid õigusakte, sealhulgas sõidu- ja puhkeaja norme, tagades samas 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. Aruandele tuleks vajaduse korral lisada seadusandlik ettepanek.
- (13) Sotsiaalse progressi edendamiseks on asjakohane täpsustada, kus iganädalast puhkeperioodi võib veeta, et tagada juhtidele rahuldavad puhketingimused. Majutuse kvaliteet on eriti oluline regulaarsel iganädalasel puhkeperioodil, mille juht peaks veetma 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 ettevõtjad korraldaksid juhtide töö selliselt, et kodust eemal viibitavad perioodid ei oleks ülemäära pikad ning et juhtidele võimaldataks pikki puhkeperioode, mida võetakse kompensatsioonina lühendatud iganädalaste puhkeperioodide eest. Naasmise korraldamisel tuleks võimaldada jõudmine ettevõtja tegevuskeskusesse ettevõtja asukohaliikmesriigis või juhi elukohta, kusjuures juhid võivad ise valida, kus nad soovivad oma puhkeperioodi veeta. Tõendamaks, et ettevõtja täidab oma korrapärase naasmise korraldamise kohustusi, peaks ettevõtjal olema võimalik kasutada sõidumeeriku andmeid, juhi töögraafikuid või muid dokumente. Sellised tõendid peaksid olema ettevõtja tööruumides kättesaadavad, et need kontrolliasutuse nõudmisel esitada.

- (15) Kuna regulaarseid igapäevaseid puhkeperioode ja pikemaajalisi 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, kus on piisav turvalisuse tase ja asjakohased 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. Nõudeid võidakse 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 tuleb sertifitseerida vastavalt ELi nõuetele, mis tagab ka nende jätkuva vastavuse 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 täiesti 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) Selleks et tagada parkimisalade jätkuv ohutus ja turvalisus, 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 kokkuleppes* 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.
- (19) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 1315/2013⁴ kehtestatud üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T) läbivaadatud suunistes on ette nähtud parkimisala rajamine kiirtee äärde ligikaudu iga 100 km järel, et tagada ärieesmärgil maanteekasutajatele parkimiskoht kus on piisav ohutuse ja turvalisuse tase. Piisava parkimistaristu ehitamise kiirendamiseks ja edendamiseks on olulised piisavad võimalused liidupoolseks kaasrahastamiseks kooskõlas liidu praeguste ja tulevaste õigusaktidega, millega kehtestatakse kõnealuse rahalise toetuse tingimused.
- (20) Paljud liidu piires toimuvad autoveod sisaldavad parvlaeva või rongiga läbitavaid teekonnalõike. Seepärast tuleks selliste vedude jaoks kehtestada selged ja asjakohased puhkeperioodide ja vaheaegade normid.

* ELT L 123, 12.5.2016, lk 1.

⁴ 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 ette ettenägematuid asjaolusid, mille tõttu nad ei jõua iganädalase puhkeperioodi ettenähtud sihtkohta ilma liidu norme rikkumata. On soovitatav lihtsustada selliste olukordadega toimetulemist juhtide jaoks ja anda neile võimalus jõuda iganädalase puhkeaja sihtkohta. Sellised erakorralised asjaolud on ootamatud olukorrad, mis on vältimatud ja mida ei ole võimalik ette näha, mil ootamatult muutub võimatuks määruse sätete täies ulatuses kohaldamine lühikese aja jooksul. Sellest tulenevalt ei tohi sellistele asjaoludele süstemaatiliselt viidata käesoleva määruse järgimise vältimiseks. Õigusnormide nõuetekohase jõustamise tagamiseks peaksid juhid dokumenteerima normidest kõrvalekaldumise tinginud erakorralised asjaolud. Lisaks peaksid kaitsemeetmed tagama, et sõiduaeg ei oleks ülemäärane.
- (22) Erinevate jõustamistavade kasutamise vähendamiseks ja ärahoidmiseks ning selleks, et veelgi parandada piiriülese jõustamise tõhusust ja tulemuslikkust, on väga oluline kehtestada selged reeglid korrapäraseks liikmesriikidevaheliseks halduskoostööks.
- (23) Liikmesriigid peaksid võtma kõik vajalikud meetmed tagamaks, et määruste (EÜ) nr 561/2006 ja (EL) nr 165/2014 rikkumise korral kohaldatavaid karistusi reguleerivaid riigisiseseid õigusnorme rakendatakse tõhusal, proportsionaalsel ja hoiataval viisil. Oluline on tagada kutseala töötajate kerge juurdepääs teabele liikmesriikides kohaldatavate karistuste kohta. Seda võiks hõlbustada Euroopa Tööjõuamet, tehes teabe kättesaadavaks määrusega (EL) 2018/1724 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.
- (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 määrusega (EL) nr 182/2011⁵.

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 rakendamisvolituste teostamise suhtes (ELT L 55, 28.2.2011, lk 13).

- (25) Sotsiaalõigusnormide jõustamise kulutasuvuse suurendamiseks tuleks täielikult ära kasutada praegused ja arukad sõidumeerikusüsteemid ning arukas sõidumeerik tuleks muuta kohustuslikuks ka teatavat kaalu ületavate väikeste tarbesõidukite puhul, mida kasutatakse rahvusvahelistel vedudel rendi või tasu eest. Seetõttu tuleks parandada sõidumeerikute funktsionaalsust, et võimaldada täpsemat positsioneerimist.
- (26) Võttes arvesse sotsiaalõigusnormide täitmise tagamise kulutasuvust, uue tehnoloogia kiiret arengut, üleminekut digitehnoloogiale kogu liidu majanduses ning vajadust tagada rahvusvahelise autoveo sektori ettevõtjatele võrdsed tingimused, tuleb lühendada registreeritud sõidukitele aruka sõidumeeriku paigaldamiseks ette nähtud üleminekuaega. Arukas sõidumeerik aitab lihtsustada kontrollimist ja seega ka liikmesriikide ametiasutuste tööd.
- (27) 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, tagades seega piisava ettevalmistusaja.
- (28) Aruka sõidumeerikuga varustamata sõidukite sõidumeerikusse tuleks registreerida liikmesriikide piiride ületamised, tehes seda esimeses võimalikus peatuskohas piiril või pärast piiri ületamist.
- (29) 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 tööandjad.

- (30) Kontrollametnikud, kes kontrollivad autoveosektori vastavust asjakohastele liidu õigusaktidele, on vastamisi probleemidega, 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 uusimatest tehnoloogilistest arengutest ja manipuleerimistehnikatest.
- (31) Kui kontrolliametnik eemaldab kontrollimise eesmärgil sõidumeeriku plommi, tuleks ettevõtjate ja kontrolliasutuste koormuse vähendamiseks teataval ja hästi dokumenteeritud asjaoludel lubada kontrolliametnikul sõidumeerik uuesti plommida.
- (32) 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.
- (33) On oluline, et kolmandates riikides asuvate autoveoettevõtjate suhtes kohaldataks ELi territooriumil toimuvate autovedude puhul käesoleva õigusaktiga samaväärseid õigusnorme. Komisjon peaks hindama selle põhimõtte täitmist ELi tasandil ja pakkuma välja sobivaid lahendusi, mille üle EL peab läbirääkimisi AETRI kokkuleppe raames.
- (34) Kaubavedu erineb reisijateveost. Seepärast peaks komisjon hindama, kas tuleks teha ettepanek asjakohasemate reisijateveo normide kehtestamiseks, eelkõige seoses Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. oktoobri 2009. aasta määruse (EÜ) nr 1073/2009 (rahvusvahelisele bussiteenuste turule juurdepääsu käsitlevate ühiseeskirjade kohta) artikli 2 punktis 4 määratletud juhuvedudega.
- (35) Seepärast tuleks vastavalt muuta Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruseid (EÜ) nr 561/2006 ja (EL) nr 165/2014⁶.

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

⁶ 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).

Artikkel 1

Määrust (EÜ) nr 561/2006 muudetakse järgmiselt.

(-1) Artikli 2 lõikesse 1 lisatakse järgmine punkt:

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

(-1a) Artikli 3 punkt aa) asendatakse järgmisega:

„aa) sõidukite või autorongidega, mille lubatud täismass ei ületa 7,5 tonni ja mida kasutatakse selliste materjalide, seadmete või masinate veoks, mida juht vajab seoses oma tööga, või käsitöötoodete kohaletoimetamiseks, kui transport ei toimu rendi või tasu eest ning kui tooted toimetatakse kohale ettevõtte asukohast 100 km raadiuses, tingimusel et sõiduki juhtimine ei ole juhi põhitegevus;“.

(-1aa) Artiklisse 3 lisatakse järgmine punkt:

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

(1) Artiklisse 4 lisatakse järgmine punkt:

„r) mitteäriline vedu – mis tahes autovedu, mis ei toimu rendi või tasu eest või omal kulul ning mille eest ei saada otsest ega kaudset tasu ja mis ei too otseselt ega kaudselt kaasa tulu sõidukijuhile või teistele isikutele ning mis ei ole kuidagi seotud kutse- või äritegevusega;“.

(2) Artikli 6 lõige 5 asendatakse järgmisega:

„Vastavalt määruse (EL) nr 165/2014 artikli 34 lõike 5 punkti b alapunktile iii registreerib juht muu tööna kõik artikli 4 punktis e nimetatud viisil veedetud ajad, samuti kogu sõiduaja sõidukis, mida kasutatakse ärilistel eesmärkidel, mis jäävad väljapoole käesoleva määruse reguleerimisala, ning kõik direktiivi 2002/15/EÜ artikli 3 punktis b määratletud valmisolekuajad. Need ajad tuleb kanda käsitsi salvestuslehele või väljatrükile või sisestada manuaalselt sõidumeerikusse.“.

(3) Artiklile 7 lisatakse kolmas lõik:

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

(4) Artiklit 8 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 6 asendatakse järgmisega:

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

kaks regulaarset iganädalast puhkeperioodi või

ühe regulaarse iganädalase puhkeperioodi ja ühe vähemalt 24tunnise lühendatud iganädalase puhkeperioodi.

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

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 elukohajärgset riiki.“;

b) lisatakse järgmine lõige:

„6b. Iganädalase puhkeperioodi lühendamist kompenseeritakse samaväärse 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 sellele järgnevale iganädalasele puhkeperioodile nende kahe lühendatud iganädalase puhkeperioodi kompenseerimiseks võetav puhkeperiood.“;

c) lõige 8 asendatakse järgmisega:

„Regulaarseid iganädalasi puhkeperioode ja üle 45tunniseid iganädalasi puhkeperioode, mida võetakse kompensatsioonina eelneva lühendatud iganädalase puhkeperioodi eest, ei või veeta sõidukis. Need tuleb võtta sobivas ja 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 ühe üle 45tunnise iganädalase puhkeperioodi, mis on võetud kompensatsioonina lühendatud iganädalase puhkeperioodi eest.

Kui aga juht on artikli 8 lõike 6 kohaselt võtnud järjestikku kaks lühendatud iganädalast puhkeperioodi, korraldab veoettevõtja juhi töö selliselt, et juht saab naasta juba enne kompensatsioonina võetava üle 45tunnise korrapärase iganädalase puhkeperioodi algust. Ettevõtja dokumenteerib, kuidas ta seda kohustust täidab, ning säilitab dokumendid oma ruumides, et need kontrolliasutuste taotlusel esitada.“;

da) lisatakse järgmine lõige:

„9a. Hiljemalt ... [kaks aastat pärast käesoleva muutmismääruse jõustumist] hindab komisjon, kas saaks vastu võtta asjakohasemaid norme sõidukijuhtide jaoks, kes tegelevad reisijate juhuveoga, nagu on määratletud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. oktoobri 2009. aasta määruse (EÜ) nr 1073/2009 (rahvusvahelisele bussiteenuste turule juurdepääsu käsitlevate ühiseeskirjade kohta) artikli 2 lõike 1 punktis 4, ning esitab Euroopa Parlamendile ja nõukogule selle kohta aruande.“.

(5) Lisatakse järgmine artikkel:

„Artikkel 8a
Parkimisalad

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

- sissetungimiste avastamine ja ennetamine
- valgustus ja nähtavus
- hädaolukorra kontaktpunkt ja menetlus
- 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 määruse (EL) nr 1315/2013 artikli 39 lõike 2 punktile c peavad liikmesriigid soodustama parkimiskohtade rajamist ärieesmärgil maanteekasutajate jaoks.

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

(5) Artikli 9 lõige 1 asendatakse järgmisega:

- „1. Erandina artiklist 8 tohib parvlaeva või rongiga veetavat sõidukit saatev juht katkestada regulaarse ööpäevase puhkeperioodi või lühendatud iganädalase puhkeperioodi 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 -kupeeale või magamis- või lamamisasemele.

Regulaarsete iganädalaste puhkeperioodide puhul kohaldatakse seda erandit parvlaeva- või rongireiside suhtes üksnes juhul, kui: a) reis kestab kava kohaselt vähemalt 8 tundi, ning b) juhil on juurdepääs parvlaeval või rongis asuvale magamiskajutile või -kupeeale.“.

(5a) Lisatakse järgmine artikkel:

„Artikkel 9a

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

(5b) Artikli 10 lõige 1 asendatakse järgmisega:

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

(6) Artiklisse 12 lisatakse järgmine lõige:

„Tingimusel et liiklusohutus pole seeläbi ohustatud, 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 tööandja tegevuskeskusesse või juhi elukohta, et veeta iganädalast puhkeaega.

Samadel tingimustel võib juht ületada ööpäevast ja iganädalast sõiduaega kuni kahe tunni võrra, et regulaarseks iganädalaseks puhkeperioodiks jõuda tööandja tegevuskeskusesse või juhi elukohta, tingimusel et vahetult enne täiendavat sõiduaega on tehtud 30minutiline katkestamata vaheaeg.

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

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

(7) 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 järgmine punkt:

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

c) lisatakse järgmine punkt q:

„q) sõidukid, mida kasutatakse valmis betoonisegu kohaletoimetamiseks.“.

(8) Artikli 14 lõige 2 asendatakse järgmisega:

„2. Pakilistel juhtudel võivad liikmesriigid erandkorras teha ajutisi, mitte üle 30 päeva kestvaid erandeid, mis peavad olema nõuetekohaselt põhjendatud ja millest teatatakse viivitamata komisjonile. Komisjon avaldab selle teabe viivitamata avalikul veebisaidil.“.

(9) Artikkel 15 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 15

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

(9a) 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;“.

(10) Artikli 19 lõige 1 asendatakse järgmisega:

- „1. Liikmesriigid kehtestavad käesoleva määruse ja määruse (EL) nr 165/2014 sätete rikkumiste 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/EÜ⁷ III lisas, ning hoiatavad ja mittediskrimineerivad. Käesoleva määruse ja määruse (EL) nr 165/2014 rikkumine ei või kaasa tuua mitut sanktsiooni või menetlust. Liikmesriigid teavitavad artikli 29 teises lõigus nimetatud kuupäevaks 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 ELi keeltes ning mis sisaldab üksikasjalikku teavet selliste ELi liikmesriikides kohaldatavate karistuste kohta.“.

(11) Artiklit 22 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 1 asendatakse järgmisega:

- „1. Liikmesriigid teevad kooskõlas direktiivi 2006/22/EÜ artiklis 8 sätestatud nõuetega tihedat koostööd ning annavad üksteisele põhjendamatu viivitusega vastastikust abi, et lihtsustada käesoleva määruse ühtset kohaldamist ja tulemuslikku täitmise tagamist.“;

b) lõikele 2 lisatakse punkt c:

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

⁷ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. märtsi 2006. aasta direktiiv 2006/22/EÜ, mis käsitleb nõukogu määruste (EMÜ) nr 3820/85 ja (EMÜ) nr 3821/85 rakendamise miinimumtingimusi seoses autovedudega seotud sotsiaalõigusnormidega ja millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 88/599/EMÜ (ELT L 102, 11.4.2006, lk 35).

c) lisatakse lõiked 3a ja 3b:

„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.“.

(11a) 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 teatavakstegemist 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“;

(11b) Artiklisse 24 lisatakse järgmine lõige:

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

(12) Artikli 25 lõige 2 asendatakse järgmisega:

„2. Lõike 1 punktis b viidatud juhtudel võtab komisjon artikli 24 lõikes 2a nimetatud kontrollimenetluse kohaselt vastu rakendusaktid ühise lähenemisviisi kohta.“

Artikkel 2

Määrust (EL) nr 165/2014 muudetakse järgmiselt:

(-1) Artiklis 1 asendatakse lõike 1 esimene lõik järgmisega:

„1. 1. Käesolevas määruses sätestatakse kohustused ja nõuded seoses autovedudel kasutatavate sõidumeerikute konstruktsiooni, paigaldamise, kasutamise, katsetamise ja kontrolliga, eesmärgiga kontrollida vastavust määrusele (EÜ) nr 561/2006, määrusele (EÜ) nr 1071/2009, määrusele (EÜ) nr 1072/2009, määrusele (EÜ) nr 1073/2009, direktiivile 96/71 ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile 2002/15/EÜ⁸ ja direktiivile 2014/67/EL (niivõrd, kui see puudutab töötajate lähetamist autoveosektoris) ning direktiivile (millega seoses direktiividega 96/71/EÜ ja 2014/67/EL kehtestatakse konkreetsed õigusnormid sõidukijuhtide lähetamiseks autoveosektoris), nõukogu direktiivile 92/6/EMÜ⁹ ja nõukogu direktiivile 92/106/EMÜ¹⁰.“.

(-1a) Artikli 3 lõige 4 asendatakse järgmisega:

„4. Hiljemalt kolm aastat pärast selle aasta lõppu, mil jõustuvad artikli 11 esimese lõigu teises lauses osutatud üksikasjalikud sätted (millega kehtestatakse piiriületuse ja täiendavate tegevuste registreerimise nõudeid), paigaldatakse muus liikmesriigis kui sõiduki registreerimise liikmesriigis kasutatavatesse järgnevatesse sõidukitesse arukas sõidumeerik vastavalt käesoleva määruse artiklitele 8, 9 ja 10:

a) sõidukitesse, mis on varustatud analoogsõidumeerikuga;

⁸ 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).

⁹ 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).

¹⁰ 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).

- b) sõidukitesse, mis on varustatud digitaalse sõidumeerikuga, mis vastab nõukogu määruse (EMÜ) nr 3821/85 lisas IB sätestatud nõuetele, mida kohaldati kuni 30. septembrini 2011;
 - c) sõidukitesse, mis on varustatud digitaalse sõidumeerikuga, mis vastab nõukogu määruse (EMÜ) nr 3821/85 IB lisas sätestatud tehnilistele nõuetele, mida kohaldatakse alates 1. oktoobrist 2011 ning
 - d) sõidukitesse, mis on varustatud digitaalse sõidumeerikuga, mis vastab nõukogu määruse (EMÜ) nr 3821/85 lisas IB sätestatud nõuetele, mida kohaldatakse alates 1. oktoobrist 2012.
- 4a. Hiljemalt neli aastat pärast seda, mil jõustuvad artikli 11 esimese lõigu teises lauses osutatud üksikasjalikud sätted (millega kehtestatakse piiriületuse ja täiendavate tegevuste registreerimise nõudeid), paigaldatakse muus liikmesriigis kui sõiduki registreerimise liikmesriigis kasutatavatesse sõidukitesse, mis on varustatud aruka sõidumeerikuga, mis vastab komisjoni rakendusmääruse (EL) 2016/799 lisale IC, arukas sõidumeerik vastavalt käesoleva määruse artiklitele 8, 9 ja 10.“.

(-1b) Artikli 4 lõikesse 2 lisatakse järgmine taane:

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

(-1c) Artikkel 7 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 7

Andmekaitse

1. Liikmesriigid tagavad, et käesoleva määruse kontekstis töödeldakse isikuandmeid ainult käesoleva määruse ning määruse (EÜ) nr 561/2006, määruse (EÜ) nr 1071/2009, määruse (EÜ) nr 1072/2009, määruse (EÜ) nr 1073/2009, direktiivi 96/71 ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2002/15/EÜ ja direktiivi 2014/67/EL (niivõrd, kui see puudutab töötajate lähetamist autoveosektoris) ning direktiivi (millega seoses direktiividega 96/71/EÜ ja 2014/67/EL kehtestatakse konkreetsed õigusnormid sõidukijuhtide lähetamiseks autoveosektoris), nõukogu direktiivi 92/6/EMÜ ja nõukogu direktiivi 92/106/EMÜ 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:
 - asukohaandmete salvestamiseks ülemaailmse satelliitnavigatsioonisüsteemi kasutamisega, nagu on osutatud artiklis 8;
 - kontrollimiseks kaugside kasutamisega, 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;
 - 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.“

(1) Artikli 8 lõiget 1 muudetakse järgmiselt:

a) esimene lõik asendatakse järgmisega:

„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 möödumine; ning
- igapäevase tööaja lõpp-punkt.“;

b) teisele lõigule lisatakse järgmine lause:

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

(-1a) Lisatakse järgmine lõik:

„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.“.

(1a) Artiklit 9 muudetakse järgmiselt:

a) lõike 2 esimest lauset muudetakse järgmiselt:

„Kolm aastat pärast artikli 11 esimese lõigu teises lauses osutatud üksikasjalike sätete (millega kehtestatakse artikli 8 lõike 1 teises ja kolmandas taandes osutatud piiriületuse ja täiendavate tegevuste registreerimise nõudeid) jõustumist varustavad liikmesriigid oma kontrolliasutused vajalikus ulatuses varajase avastamise kaugsideseadmetega, mis on vajalikud käesolevas artiklis osutatud andmevahetuse võimaldamiseks, võttes arvesse liikmesriikide konkreetseid jõustamisnõudeid ja strateegiaid.“;

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.“.

(1aa) Artiklisse 10 lisatakse järgmine lõige:

„2. „Selliste sõidukite sõidumeerikud, mis on esmakordselt liikmesriigis registreeritud kaks aastat pärast artikli 11 esimese lõigu teises lauses osutatud üksikasjalike sätete (millega kehtestatakse artikli 8 lõike 1 teises ja kolmandas taandes osutatud piiriületuse ja täiendavate tegevuste registreerimise nõudeid) jõustumist, varustatakse lõikes 1 osutatud liidesega.“.

(1ab) Artiklisse 11 lisatakse esimese lõigu esimese lause järele järgmised laused:

„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 kolmandas 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 õigusnormid, mis on vajalikud andmenõudeid ja funktsioone käsitlevate normide, sealhulgas artiklite 8–10, ühetaoliseks kohaldamiseks ning määruse 561/2006 artikli 2 lõike 1 teises lõigus osutatud sõidukite sõidumeerikute paigaldamiseks.“.

(1ac) Artikli 22 lõikes 5 asendatakse kaks viimast lõiku järgmisega:

„Eemaldatud või rikutud plommi asendab tunnustatud paigaldaja või töökoda viivitamata ja hiljemalt seitsme päeva jooksul pärast selle eemaldamist. Kui plomm on eemaldatud või rikutud kontrolli eesmärgil, võib selle viivitamata asendada kontrolliametnik, kelle kasutuses on plommimiseseade 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:

- 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 siis, kui plomm on eemaldatud või rikutud kontrolli eesmärgil ja selle on asendanud kontrolliametnik.“

(1ad) Artiklisse 26 lisatakse järgmine lõige:

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

(1b) Artikli 34 esimene lõik asendatakse järgmisega:

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

(1c) Artikli 34 lõikele 6 lisatakse järgmine punkt f:

„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 ületus toimub parvlaeval või rongis, sisestab juht riigi tähise sihtsadamasse või -jaamas.“.

(1f) Artikli 34 lõike 5 punkti b alapunkt iv asendatakse järgmisega:

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

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

(2) Artikli 34 lõike 7 esimene lõik asendatakse järgmisega:

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

Hiljemalt [18 kuud pärast direktiivi (millega seoses direktiividega 96/71/EÜ ja 2014/67/EL kehtestatakse konkreetsed õigusnormid sõidukijuhtide lähetamiseks autoveosektoris) 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 ületus toimub parvlaeval või rongis, sisestab juht riigi tähise sihtsadamasse 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.“

(3) Artiklit 36 muudetakse järgmiselt:

a) lõike 1 punkt i asendatakse järgmisega:

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

b) lõike 1 punkt iii asendatakse järgmisega:

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

c) lõike 2 punkt ii asendatakse järgmisega:

„ii) kõik jooksva päeva ja eelnenud 56 päeva jooksul koostatud käsitsi tehtud kanded ja väljatrükid.“.

Artikkel 3

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

Artikli 1 lõiget 9a ja artikli 2 lõiget 3 kohaldatakse alates 31. detsembrist 2024. Selle kuupäevani kohaldatakse määruse (EÜ) nr 561/2006 artikli 16 lõike 3 punkti a ning määruse (EL) 165/2014 artikli 36 lõike 1 punkti i, lõike 1 punkti ii ja lõike 2 punkti ii sõnastuses, mis kehtis enne käesoleva määrusega tehtud muudatusi.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

[Koht],

Euroopa Parlamendi nimel
president

Nõukogu nimel
eesistuja