



Brüssel, 23. jaanuar 2020  
(OR. en)

---

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

---

5424/20  
ADD 3

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

---

*Addendum* käsitleb ettepanekut, millega muudetakse direktiivi 2006/22/EÜ ning sätestatakse töötajate lähetamise erinormid.

Ettepanek:

Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv,  
millega kehtestatakse seoses direktiividega 96/71/EÜ ja 2014/67/EL sõidukijuhtide lähetamist  
autoveosektoris reguleerivad eriõigusnormid ning muudetakse direktiivi 2006/22/EÜ seoses  
täitmise tagamise nõuetega ja määrust (EL) nr 1024/2012, mis käsitleb siseturu infosüsteemi kaudu  
tehtavat halduskoostööd (IMI määrus)

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 arvamust<sup>1</sup>,

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust<sup>2</sup>,

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt

ning arvestades järgmist:

- (1) Selleks et luua ohutu, tõhus ja sotsiaalselt vastutustundlik autoveosektor, on vaja ühelt poolt tagada sõidukijuhtidele nõuetekohased töötingimused ja sotsiaalkaitse ning teiselt poolt ettevõtjatele sobilikud äritegevuse ja ausa konkurentsi tingimused.

---

<sup>1</sup> ELT C , , lk .

<sup>2</sup> ELT C , , lk .

Arvestades tööjõu suurt liikuvust autoveosektoris, on vaja sektoripõhiseid õigusnorme, et tagada tasakaal ettevõtjate piiriüleste teenuste osutamise vabaduse, kaupade vaba liikumise ja sõidukijuhtide nõuetekohaste töötingimuste ja sotsiaalkaitse vahel.

- (2) Autoveoteenustele omase suure liikuvuse tõttu on vaja pöörata erilist tähelepanu selle tagamisele, et sõidukijuhtidel on asjakohased õigused ja et ettevõtjad, kes on enamasti väiksemad VKEd, ei satu ebaproportsionaalselt suure halduskoormuse ega diskrimineeriva kontrollimise alla, mis piirab põhjendamatult nende vabadust osutada piiriüleseid teenuseid.
- (3) Samal põhjusel peavad kõik autoveosektoris kohaldatavad riigisisised õigusnormid olema proportsionaalsed ja põhjendatud ning võtma arvesse vajadust tagada sõidukijuhtidele nõuetekohased sotsiaal- ja töötingimused ning soodustada riigisiseste ja välisettevõtjate vaheliste ausa konkurentsi tingimustes toimuvate autoveoteenuste vaba osutamist.
- (4) Siseturu ladusa toimimise jaoks on ülioluline saavutada tasakaal, nii et ühelt poolt parandatakse sõidukijuhtide sotsiaalseid ja töötingimusi ning teiselt poolt võimaldatakse asjaomase riigi ja välisriigi ettevõtjatel osutada autoveo teenuseid ausa konkurentsi tingimustes.
- (5) Autovedude suhtes kehtivate liidu sotsiaalõigusnormide tõhususe ja tulemuslikkuse hindamisel leiti praegustes sätetes lünki ja vajakajäämisi sätete täitmise tagamisel, näiteks seoses varifirmade kasutamisega. Lisaks sellele tõlgendavad, kohaldavad ja rakendavad liikmesriigid õigusnorme üsna erinevalt, mis põhjustab sõidukijuhtidele ja ettevõtjatele suurt halduskoormust. See tekitab õiguskindlusetuse, mis kahjustab sektori töö-, sotsiaal- ja konkurentsitingimusi.

- (6) Et tagada Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivide 96/71/EÜ<sup>3</sup> ja 2014/67/EL<sup>4</sup> nõuetekohane kohaldamine, tuleks tugevdada liidu tasandi kontrolli ja koostööd sõidukijuhtide lähetamisega seotud pettuste vastu võitlemisel.
- (7) On ülioluline tagada töö- ja puhkeaja nõuete piisav, tulemuslik ja järjepidev täitmine, mis suurendab liiklusohutust, kaitseb sõidukijuhtide töötingimusi ja hoiab ära nõuete täitmata jätmisest tekkivaid konkurentsimoonusi. Seetõttu on soovitatav laiendada Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2006/22/EÜ<sup>5</sup> kehtivaid ühtseid täitmise tagamise nõudeid Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2002/15/EL<sup>6</sup> sätestatud tööaja nõuetele vastavuse kontrollimisele.
- (8) Seoses direktiiviga 2002/15/EÜ kehtestatud tööajakorralduse järgimisega sõltub maanteekontrollide ulatus piisavaid ajavahemikke hõlmava, progressi võimaldava tehnoloogia väljatöötamisest ja kasutusele võtmisest. Maanteekontrolli puhul tuleks piirduda aspektidega, mida on tänaseks võimalik kontrollida sõidumeeriku ja sellega seotud sõidukiseadmestiku abil, samas kui põhjalik kontroll saab toimuda ettevõtja valdustes.

---

<sup>3</sup> 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).

<sup>4</sup> 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).

<sup>5</sup> 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 sotsiaaldigunormidega ja millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 88/599/EMÜ (ELT L 102, 11.4.2006, lk 35).

<sup>6</sup> 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) Maanteekontrolle tuleks teha tõhusalt ja kiirelt, et sooritada need lühima võimaliku aja jooksul ja minimaalse ajakaoga sõidukijuhiga jaoks, kusjuures veoettevõtja ja sõidukijuhiga kohustused tuleb selgelt eristada.
- (10) Veelgi tuleks edendada liikmesriikide täitevasutuste vahelist koostööd kooskõlastatud kontrollide tegemisel, mida liikmesriigid peaksid püüdma laiendada ettevõtja valdustes toimuvatele kontrollidele. Kooskõlastatud kontrollide läbiviimisel võib pakkuda liikmesriikidele olulist abi Euroopa Tööjõuamet, kelle tegevuse ulatus hõlmab Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2019/1149<sup>7</sup> artikli 1 lõike 4 kohaselt direktiivi 2006/22/EÜ.  
Euroopa Tööjõuamet võib ühtlasi toetada haridus- ja koolitustegevust.
- (11) Liikmesriikide halduskoostöö autoveo sotsiaalõigusnormide rakendamise puhul on osutunud ebapiisavaks, mille tõttu on piiriülene täitmise tagamine muutunud keerukamaks, ebatõhusaks ja mittejärjepidevaks. Seetõttu on vaja luua omavahelise tulemusliku suhtluse ja vastastikuse abistamise raamistik, sealhulgas vahetada andmeid rikkumiste kohta ning teavet täitmise tagamise heade tavade kohta.
- (12) Et soodustada tõhusat halduskoostööd ja teabevahetust, pannakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 1071/2009<sup>8</sup> artikli 16 lõikes 5 liikmesriikidele kohustus siduda oma riiklikud elektroonilised registrid (NER) Euroopa autoveoettevõtjate registri (ERRU) süsteemi kaudu. Maanteekontrollideks juurdepääsetava teabe ulatust tuleks selles süsteemis suurendada.

---

<sup>7</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2019. aasta määrus (EL) 2019/1149, millega luuakse 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).

<sup>8</sup> 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).

- (13) Komisjon peaks töötama Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 1024/2012<sup>9</sup> loodud siseturu infosüsteemi jaoks välja ühe või mitu moodulit, et lihtsustada ja täiustada liikmesriikide vahelist suhtlemist, tagada autoveosektori sotsiaaldigunormide ühtlasem kohaldamine ning soodustada autoveoettevõtjate poolset haldusnõuete järgimist sõidukijuhtide lähetamisel. On oluline, et siseturu infosüsteem võimaldaks lähetamisdeklaratsioonide kehtivuse kontrollimist maanteekontrollide käigus.
- (14) Tulemusliku halduskoostöö raames toimuv teabevahetus ja liikmesriikide vastastikune abi peaksid olema kooskõlas isikuandmete kaitse normidega, mis on sätestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrustes (EL) 2016/679<sup>10</sup> ja (EL) 2018/1725<sup>11</sup>. Siseturu infosüsteemi kaudu aset leidev teabevahetus peaks samuti olema kooskõlas määrusega (EL) nr 1024/2012.
- (15) Et hõlbustada käesolevas direktiivis kehtestatud lähetamisalaste nõuete täitmise kontrollimist, peaksid autoveoettevõtjad sõidukijuhtide lähetamisel saatma liikmesriigi pädevatele asutustele lähetamisdeklaratsiooni.
- (16) Et vähendada veoettevõtjate halduskoormust, on vaja lähetamisdeklaratsioonide saatmine ja värskendamine lihtsamaks muuta. Seepärast peaks komisjon välja arendama veoettevõtjatele kättesaadava mitmekeelse avaliku liidese, mille kaudu nad saaksid esitada ja värskendada lähetusteavet ning sisestada siseturu infosüsteemi vajaduse korral muid vajalikke dokumente.

---

<sup>9</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 25. oktoobri 2012. aasta määrus (EL) nr 1024/2012, mis käsitleb siseturu infosüsteemi kaudu tehtavat halduskoostööd ning millega tunnistatakse kehtetuks komisjoni otsus 2008/49/EÜ (IMI määrus) (ELT L 316, 14.11.2012, lk 1).

<sup>10</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. aprilli 2016. aasta määrus (EL) 2016/679 füüsiliste isikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ja selliste andmete vaba liikumise ning direktiivi 95/46/EÜ kehtetuks tunnistamise kohta (isikuandmete kaitse üldmäärus) (ELT L 119, 4.5.2016, lk 1).

<sup>11</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2018. aasta määrus (EL) 2018/1725, mis käsitleb füüsiliste isikute kaitset isikuandmete töötlemisel liidu institutsioonides, organites ja asutustes ning isikuandmete vaba liikumist, ning millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 45/2001 ja otsus nr 1247/2002/EÜ (ELT L 295, 21.11.2018, lk 39).

- (17) Selleks et veelgi parandada täitmise tagamise tulemuslikkust, tõhusust ja järjepidevust on soovitatav töötada välja kehtivate riiklike riskiastme hindamise süsteemide omadused ja kasutusviis. Juurdepääs riskiastme hindamise süsteemide andmetele võimaldaks kontrollida sihipärasemalt nõuetele mittevastavaid ettevõtjaid, veoettevõtjate riskide hindamise ühtne valem peaks aga aitama ettevõtjaid kontrollide ajal õiglasemalt kohelda.
- (18) Et tagada töötajatele ja ettevõtjatele aus konkurents ja võrdsed tingimused, on vaja parandada arukat täitmise tagamist ja pakkuda igakülgselt toetust riskiastme hindamise süsteemide täielikuks kasutuselevõtmiseks.
- (19) Selleks et tagada direktiivi 2006/22/EÜ ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused. Komisjon peaks tagama ettevõtjate võrdse kohtlemise, kui ta võtab arvesse käesolevas direktiivis täpsustatud kriteeriume ettevõtjate riskiastme arvutamise ühtse valemi loomiseks. Neid rakendamisvolitusi tuleks teostada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 182/2011<sup>12</sup>.
- (20) Probleeme on tekkinud ka direktiivis 96/71/EÜ sätestatud töötajate lähetamise õigusnormide ning direktiivis 2014/67/EL sätestatud haldusnormide kohaldamisel autoveosektori suhtes, mis on väga liikuv. Koordineerimata riiklikud meetmed, millega kohaldatakse autoveosektori töötajate lähetamist reguleerivaid nõudeid ja tagatakse nende täitmine, on tekitanud mitteresidendist Euroopa Liidu ettevõtjatele õiguskindlusetuse ja suure halduskoormuse. See piirab põhjendamatult piiriüleste autoveoteenuste osutamise vabadust, mis omakorda mõjutab negatiivselt tööhõivet ning veoettevõtjate konkurentsivõimet. Haldusnõuded ja kontrollimeetmed tuleb ühtlustada, et mitte tekitada veoettevõtjatele tarbetuid viivitusi.

---

<sup>12</sup> 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).

- (21) Veoettevõtjad on ka teatavate lähetamist käsitlevate erinormide sihtrühm ning seetõttu vastutavad oma toime pandud rikkumiste tagajärgede eest. Selleks et vältida autoveoettevõtjatelt lepingulisi veoteenuseid tellivate ettevõtjate poolset kuritarvitamist, peaksid liikmesriigid kehtestama selged ja prognoositavad õigusnormid karistuse määramiseks kaubasaatjatele, ekspediitoritele, pea- ja alltöövõtjatele juhul, kui nad olid teadlikud või kõiki asjaomaseid asjaolusid arvestades pidid olema teadlikud, et nende tellitud veoteenuste puhul pannakse toime lähetamise erinormide rikkumisi.
- (22) Komisjon kinnitas oma 8. märtsi 2016. aasta ettepanekus<sup>13</sup> direktiivi 96/71/EÜ läbivaatamise kohta, et selle direktiivi rakendamine tekitab erilisi õiguslikke küsimusi ja raskusi väga liikuvus autoveosektoris ja märkis, et neid probleeme oleks võimalik kõige paremini lahendada kitsamalt autoveosektorit reguleerivate õigusnormidega.
- (23) Selleks et tagada autoveosektoris direktiivi 96/71/EÜ tulemuslik ja proportsionaalne rakendamine, on vaja kehtestada sektoripõhised õigusnormid, mis kajastavad autoveosektori töötajatele eriomast väga suurt liikuvust ning mille abil leitakse tasakaal sõidukijuhtide sotsiaalkaitse ja ettevõtjate piiriüleste teenuste osutamise vabaduse vahel. Direktiivi 96/71/EÜ sätted töötajate lähetamise kohta ning nende rakendamist käsitlevad direktiivi 2014/67/EL sätted on autoveosektori suhtes kohaldatavad ning peaksid kuuluma käesoleva direktiivi erinormide kohaldamisalasse.
- (24) Arvestades veosektori liikuvat laadi, ei lähetata sõidukijuhte üldiselt teise liikmesriiki pikaajaliste teenuslepingute alusel, nagu võib olla tavaks mõnes muus sektoris. Seetõttu tuleks selgesõnaliselt täpsustada, millistel juhtudel ei kehti lähetatud sõidukijuhtide suhtes direktiivi 96/71/EÜ pikaajalist lähetamist käsitlevad sätted.
- (25) Sellised tasakaalustatud kriteeriumid peaksid põhinema osutatava teenuse ja sõidukijuhi piisaval seosel vastuvõtva liikmesriigi territooriumiga. Õigusnormide täitmise hõlbustamiseks tuleks eristada eri vedude liike sõltuvalt nende seose ulatusest vastuvõtva liikmesriigi territooriumiga.

---

<sup>13</sup> COM(2016) 128 final.



- (26) Tuleks täpsustada, et rahvusvaheline autovedu läbi liikmesriigi territooriumi ei kujuta endast lähetust. Sellist vedu iseloomustab asjaolu, et sõidukijuht läbib liikmesriigi ilma kaupa peale või maha laadimata või reisijaid peale võtmata või neil väljuda laskmata ning seetõttu ei ole sõidukijuhi tegevuse ja läbitud liikmesriigi vahel olulist seost. Seega ei võeta näiteks sõidukijuhi kvalifitseerimisel transiidiriigis viibivaks arvesse hügieenilistel põhjustel tehtud peatusi.
- (27) Kui sõidukijuht teeb kahepoolseid vedusid ettevõtja asukohaliikmesriigist teise liikmesriigi või kolmanda riigi territooriumile või asukohaliikmesriiki, on teenuse iseloom tihedalt seotud selle asukohaliikmesriigiga. Juht võib teostada mitmeid kahepoolseid vedusid ühe teekonna jooksul. Lähetamisnormide ja seega ka vastuvõtvast liikmesriigis tagatud töötingimuste kohaldamine selliste kahepoolsete vedude suhtes piiraks ebalproportsionaalselt vabadust osutada piiriüleseid autoveoteenuseid.
- (28) Teisest küljest on olemas piisav seos vastuvõtva liikmesriigi territooriumiga, kui sõidukijuht tegeleb kõnealuses liikmesriigis teist liiki vedudega, eelkõige kabotaažvedude või rahvusvaheliste vedudega, mis ei ole kahepoolsed. Niisugune piisav seos on olemas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrustes (EÜ) nr 1072/2009<sup>14</sup> ja (EÜ) nr 1073/2009<sup>15</sup> määratletud kabotaažvedude puhul, kuna kogu transport toimub vastuvõtvast liikmesriigis ja seega on teenus vastuvõtva liikmesriigi territooriumiga tihedalt seotud. Rahvusvahelist vedu, mis ei ole kahepoolne, iseloomustab asjaolu, et sõidukijuht teostab rahvusvahelist vedu väljaspool lähetava ettevõtja asukohaliikmesriiki. Osutatavatel teenustel on seega pigem seos asjaomase vastuvõtva liikmesriigiga kui päritoluliikmesriigiga. Sellistel juhtudel on sektoripõhised õigusnormid nõutavad ainult haldusnõuete ja kontrollimeetmetega seonduvalt.

---

<sup>14</sup> 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).

<sup>15</sup> 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).

- (29) Kui sõidukijuht teostab kombineeritud vedu, on autoveoetapi alguses või lõpus osutatava teenuse iseloom tihedalt seotud asukohaliikmesriigiga, kui autoveoetapp ise kujutab endast kahepoolset vedu. Teisest küljest on olemas piisav seos vastuvõtva liikmesriigi territooriumiga, kui vedu autoveoetapi käigus toimub vastuvõtva liikmesriigi sees või rahvusvahelise veona, mis ei ole kahepoolne, seega tuleks sellisel juhul lähetamisnorme kohaldada.
- (30) Veoettevõtjad vajavad nende suhtes kehtivate õigusnormide ja nõuetega seoses õiguskindlust. Õigusnormid ja nõuded peaksid olema selged ja arusaadavad, veoettevõtjatel peaks olema võimalik nendega kergesti tutvuda ning need peaksid võimaldama mõjusat kontrolli. Oluline on, et uued õigusnormid ei tekitaks tarbetut halduskoormust ning neis tuleb arvesse võtta VKEde huve.
- (31) Liikmesriigid peaksid tagama, et kooskõlas direktiiviga 2014/67/EL tehakse muude liikmesriikide veoettevõtjatele ja lähetatud sõidukijuhtidele lihtsal ja läbipaistval viisil kättesaadavaks direktiivi 96/71/EÜ artiklis 3 osutatud töötingimused, mis on riigisiseste õigus- ja haldusnormidega sätestatud või selles liikmesriigis üldiselt kohaldatavaks tunnistatud või selle direktiivi artikli 3 lõigete 1 ja 8 kohaselt muul viisil kollektiivlepingute või vahekohtu otsustega kohaldatavad, sealhulgas kollektiivlepingud, mida tavaliselt kohaldatakse kõigi vastaval geograafilisel alal asuvate samalaadsete ettevõtjate suhtes. Asjaomane teave peaks eeskätt hõlmama nimetatud õiguslike vahenditega kohustuslikuks muudetud töötasu elemente. Nimetatud direktiiviga kooskõlas tuleks teha pingutusi sotsiaalpartnerite kaasamiseks.
- (32) ELi veoettevõtjad on silmitsi kasvava konkurentsiga, mida pakuvad liiduväliste riikide ettevõtjad. Seega on ülimalt oluline tagada liidu ettevõtjate mittediskrimineerimine. Direktiivi 96/71/EÜ artikli 1 lõikes 4 on öeldud, et kolmandas riigis asuvaid ettevõtjaid ei või kohelda soodsamalt kui liikmesriigis asuvaid ettevõtjaid. Nimetatud põhimõtet tuleks kohaldada ka asjaomases direktiivis ette nähtud lähetamise erinormide puhul. Eeskätt peaks see kehtima juhul, kui kolmanda riigi ettevõtjad teevad veotoiminguid liidu turule juurdepääsu võimaldavate kahe- või mitmepoolsete lepingute alusel.

- (33) Üks peamisi liiduväliste ettevõtjate juurdepääsu ELi turule ja ELi ettevõtjate juurdepääsu liiduvälisele turule reguleerivaid vahendeid on Euroopa Transpordiministrite Konverentsi mitmepoolne kvoodisüsteem. Igale Euroopa Transpordiministrite Konverentsi liikmesriigile antavate lubade arv otsustatakse kord aastas. Et tagada liidu ettevõtjate mittediskrimineerimine, on vaja liikmesriikide sellealast kohustust järgida ka ELi turule juurdepääsu käsitlevate tingimuste kokkuleppimisel Euroopa Transpordiministrite Konverentsi raames.
- (34) Lisaks kuulub rahvusvahelisel autoveol töötava sõiduki meeskonna tööalase Euroopa kokkuleppe üle läbirääkimiste ja selle sõlmimise volitus liidu ainuvälispädevusse. Liit peaks kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 561/2006<sup>16</sup> artikli 2 lõikega 3 viima liikmesriigi ja liidu tasandi sotsiaalõigusnormide järgimist kolmanda riigi ettevõtjate poolt kontrollida võimaldavad kontrollimehhanismid kooskõlla sellistega, mida kohaldatakse liidu ettevõtjate suhtes.
- (35) Selleks et tagada tulemuslikult ja tõhusalt töötajate lähetamise sektoripõhiste õigusnormide täitmine ning et vältida välisriigi ettevõtjatele ebaproportsionaalselt suure halduskoormuse teket, tuleks kehtestada autoveosektoris spetsiifilised haldus- ja kontrollinõuded, kasutades täiel määral selliseid kontrollivahendeid nagu digitaalne sõidumeerik. Selleks et jälgida käesolevas direktiivis ja direktiivis 96/71/EÜ sätestatud kohustuste järgimist ning leevendada samas selle ülesande keerukust, peaks liikmesriikidel olema lubatud kehtestada veoettevõtjale üksnes käesolevas direktiivis autoveosektorile kohandatud haldusnõudeid.
- (36) Sõidukijuhtide halduskoormus ja dokumendihaldus peaks olema mõistlik. Kui teatud dokumendid peaksid olema sõidukis kättesaadavad maanteekontrolli puhuks, peaks veoettevõtjad tegema muud dokumendid kättesaadavaks siseturu infosüsteemi avaliku liidese kaudu ning vajaduse korral selle liikmesriigi pädevate asutuste kaudu, kus ettevõtja on asutatud. Pädevad asutused peaksid kasutama liikmesriikide vahelist vastastikuse abi raamistikku, mis on sätestatud direktiivis 2014/67/EL.

---

<sup>16</sup> 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).

- (37) Arvestades, et mõnes liikmesriigis mängivad sotsiaalõigusnormide autoveosektoris täitmise tagamisel väga olulist rolli sotsiaalpartnerid, peaks liikmesriikidel olema lubatud anda viimastele vajalikku teavet siseturu infosüsteemi kaudu ja üksnes eesmärgiga kontrollida vastavust lähetamist reguleerivatele õigusnormidele, järgides samas määrust (EL) 2016/679. Vajalikku teavet tuleks anda ka siseturu infosüsteemis mitteosalevatele sotsiaalpartneritele.
- (38) Selleks et kohandada käesoleva direktiivi lisasid parimate tavade arengutega, tuleks komisjonile anda volitused võtta vastu õigusakte kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290, et teha muudatusi kõnealustes lisades. 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<sup>17</sup> 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.
- (39) Komisjon peaks hindama töötajate lähetamist autoveosektoris käsitlevate õigusnormide kohaldamise ja täitmise tagamise mõju ning esitama tulemuste kohta Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande, millega kaasneb vajaduse korral seadusandlik ettepanek.
- (40) Käesolevat direktiivi tuleks kohaldada alates[18 kuud pärast selle jõustumist]. See on kuupäev, millest alates kohaldatakse direktiivi 2018/957 autoveosektori suhtes kooskõlas kõnealuse direktiivi artikli 3 lõikega 3.
- (41) Direktiivi 2006/22/EÜ tuleks seetõttu vastavalt muuta,

---

<sup>17</sup> ELT L 123, 12.5.2016, lk 1.

## ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

### *Artikkel 1*

#### *Sõidukijuhtide lähetamise eriõigusnormid*

1. Käesoleva artikliga kehtestatakse eriõigusnormid sõidukijuhtide lähetamist autoveosektoris käsitleva direktiivi 96/71/EÜ ja nende sõidukijuhtide suhtes kohaldatavaid haldusnõudeid ja kontrollimeetmeid käsitleva Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2014/67/EL teatavate aspektide kohta.
2. Kõnealuseid eriõigusnorme kohaldatakse sõidukijuhtide suhtes, kelle on tööle võtnud liikmesriigis asuvad ettevõtjad, kes võtavad ühe direktiivi 96/71/EÜ artikli 1 lõike 3 punktis a osutatud riikidevahelistest meetmetest.
3. Lähetamist direktiivi 96/71/EÜ artikli 3 lõike 1 punkti a tähenduses peetakse lõppenuks, kui sõidukijuht lahkub rahvusvahelise kauba- või reisijaveo käigus vastuvõtvast liikmesriigist, ning lähetusperioodi ei kumuleerita sama sõidukijuhi või tema asendatava teise sõidukijuhi eelmiste sarnaste rahvusvaheliste vedude raames toimunud lähetusperioodidega.
4. Juhti ei käsitata lähetatuks direktiivi 96/71/EÜ tähenduses, kui ta tegeleb kahepoolsete vedudega.

Käesoleva direktiivi tähenduses on kahepoolne kaubavedu veolepingu alusel toimuv kaupade liikumine määruse (EÜ) nr 1071/2009 artikli 2 punktis 8 määratletud asukohaliikmesriigist teise liikmesriiki või kolmandasse riiki või teisest liikmesriigist või kolmandast riigist asukohaliikmesriiki.

5. Alates kuupäevast, mil sõidukijuhid salvestavad Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 165/2014<sup>18</sup> artikli 34 lõike 7 kohaselt käsitsi andmed piiriületuse kohta, kohaldavad liikmesriigid ka lõikes 4 sätestatud erandit kaubaveo suhtes, kui sõidukijuht teeb lisaks kahepoolsele veole ühe peale- ja/või mahalaadimistoimingu oma läbitavates liikmesriikides või kolmandates riikides, tingimusel et ta ei laadi kaupu peale ja maha samas liikmesriigis.

Kui kahepoolsele veole, mis algab asukohaliikmesriigis ja mille puhul ühtki lisatoimingut ei tehta, järgneb kahepoolne vedu asukohaliikmesriiki, kohaldatakse erandit kuni kahele täiendavale peale- ja/või mahalaadimistoimingule eespool sätestatud tingimustel.

Erand kehtib üksnes kuupäevani, mil asjaomase määruse artikli 8 lõike 1 punkti 2 kohaselt esmakordselt liikmesriigis registreeritud sõidukitele paigaldatakse määruse (EL) 165/2014 artikli 8 lõike 1 punktis 1 osutatud piiriületuse ja täiendavate tegevuste registreerimise nõuetele vastav arukas sõidumeerik. Alates sellest kuupäevast kohaldatakse nimetatud punktis osutatud erandit üksnes sõidukijuhtidele, kes kasutavad asjaomase määruse artiklites 8, 9 ja 10 sätestatud aruka sõidumeerikuga varustatud sõidukeid.

6. Käesolevas direktiivis tähendab kahepoolne vedu reisijate rahvusvahelise juhuveo ja liiniveo puhul määruse (EÜ) nr 1073/2009 määratluse kohaselt vedu, mille puhul sõidukijuht:
- võtab sõitjad peale asukohaliikmesriigis ja paneb maha muus liikmesriigis või kolmandas riigis või
  - võtab sõitjad peale liikmesriigis või kolmandas riigis ja paneb maha asukohaliikmesriigis või

---

<sup>18</sup> 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).

- võtab sõitjad peale ja paneb maha asukohaliikmesriigis eesmärgiga teha teise liikmesriiki või kolmandasse riiki kohalikke ekskursioone määruse (EÜ) nr 1073/2009 tähenduses.

7. Alates kuupäevast, mil sõidukijuhid salvestavad määruse (EL) nr 165/2014 artikli 34 lõike 7 kohaselt käsitsi andmed piiriületuse kohta, kohaldavad liikmesriigid lõikes 6 sätestatud erandit reisijate veo suhtes ka siis, kui sõidukijuht lisaks kahepoolsele veole:

- võtab reisijad peale üks kord ja/või
- paneb reisijad oma läbitavates liikmesriikides või kolmandates riikides maha üks kord, tingimusel, et juht ei paku reisijaveoteenuseid kahe asukoha vahel läbitava liikmesriigi sees. Sama kehtib tagasisõidu puhul.

Erand kehtib üksnes kuupäevani, mil asjaomase määruse artikli 8 lõike 1 punkti 2 kohaselt esmakordselt liikmesriigis registreeritud sõidukitele paigaldatakse määruse (EL) 165/2014 artikli 8 lõike 1 punktis 1 osutatud piiriületuse ja täiendavate tegevuste registreerimise nõuetele vastav arukas sõidumeerik. Alates sellest kuupäevast kohaldatakse nimetatud punktis osutatud erandit üksnes sõidukijuhtidele, kes kasutavad asjaomase määruse artiklites 8, 9 ja 10 sätestatud aruka sõidumeerikuga varustatud sõidukeid.

8. Määrustes (EÜ) nr 1072/2009 ja (EÜ) nr 1073/2009 määratletud kabotaažvedudega tegelevat sõidukijuhti käsitatakse lähetatuks vastavalt direktiivile 96/71/EÜ.
9. Olenemata direktiivi 96/71/EÜ artikli 2 lõikest 1, ei käsitata juhti lähetatuks liikmesriigi territooriumile, mida ta läbib, ilma kaupa peale- või mahalaadimata või reisijaid peale võtmata või neil väljuda laskmata.

10. Kui juht läbib kombineeritud veo maanteeveoetapi algust või lõppu nõukogu direktiivi 92/106/EMÜ<sup>19</sup> kohaselt, ei käsitata juhti lähetatuks direktiivi 96/71/EÜ tähenduses, kui maanteeveoetapp ise kujutab endast kahepoolset vedu lõike 4 kohaselt.
11. Liikmesriigid tagavad, et koosõlas direktiiviga 2014/67/EL tehakse muude liikmesriikide veoettevõtjatele ja lähetatud sõidukijuhtidele lihtsal ja läbipaistval viisil kättesaadavaks direktiivi 96/71/EÜ artiklis 3 osutatud töötingimused, mis on riigisisese õigus- või haldusnormiga sätestatud või selles liikmesriigis üldiselt kohaldatavaks tunnistatud või selle direktiivi artikli 3 lõigete 1 ja 8 kohaselt muul viisil kollektiivlepingute või vahekohtu otsustega kohaldatavad. Asjaomane teave peaks eeskätt hõlmama selliseid töötasu elemente, mis on nimetatud õiguslike vahenditega (sealhulgas vajaduse korral kollektiivlepingutega, mida tavaliselt kohaldatakse kõigi vastaval geograafilisel alal asuvate samalaadsete ettevõtjate suhtes) kohustuslikuks muudetud.
12. Kolmandas riigis asuvaid ettevõtjaid ei või kohelda soodsamalt kui liikmesriigis asuvaid ettevõtjaid, sealhulgas juhul, kui kolmanda riigi ettevõtjad teevad veotoiminguid liidu turule täielikku või osalist juurdepääsu võimaldavate kahe- või mitmepoolsete lepingute alusel.
13. Erandina direktiivi 2014/67/EL artikli 9 lõigetest 1 ja 2 võivad liikmesriigid seoses sõidukijuhtide lähetamisega kehtestada üksnes järgmised haldusnõuded ja kontrollimeetmed:

---

<sup>19</sup> 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).



- a) teises liikmesriigis asutatud autoveoettevõtja kohustus esitada oma lähetuse sihtriigi pädevatele asutustele hiljemalt lähetuse alguses lähetamisdeklaratsioon, kasutades määrusega (EL) nr 1024/2012 loodud siseturu infosüsteemiga ühendatud avaliku liidese mitmekeelset standardvormi. Lähetamisdeklaratsioon sisaldab järgmist teavet:
- i) autoveoettevõtja tunnusandmed vähemalt ühenduse tegevusloa numbri näol, kui on olemas;
  - ii) asutamise liikmesriigi veokorraldaja või teis(t)e kontaktisiku(te) kontaktandmed, kes suhtlevad pädevate asutustega vastuvõtvas liikmesriigis, kus teenuseid osutatakse ning kes saadavad ja võtavad vastu dokumente ja teadaandeid;
  - iii) teave lähetatud sõidukijuhi kohta – tema isikuandmed, elukohaaadress ja juhiloa number;
  - iv) sõidukijuhi töölepingu alguskuupäev ja lepingut reguleerivad õigusaktid;
  - v) lähetuse eeldatav algus- ja lõppkuupäev;
  - vi) mootorsõidukite registreerimismärgid;
  - vii) veoteenuse liik, s.o kaubavedu, reisijatevedu, rahvusvaheline vedu või kabotaažvedu;
- b) autoveoettevõtja kohustus tagada, et sõidukijuhi käsutuses on ning et ta säilitab ja teeb maanteekontrolli korral kättesaadavaks paberkandjal või elektroonilisel kujul:
- i) siseturu infosüsteemi kaudu esitatud lähetamisdeklaratsiooni koopia;

- ii) tõendusmaterjal vastuvõtvast liikmesriigis toimuva(te) veo/vedude kohta, näiteks elektrooniline saateleht või Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 1072/2009 artiklis 8 osutatud tõendusmaterjal;
  - iii) sõidumeerikute andmed ja eelkõige nende liikmesriikide riigikoodid, kus sõidukijuht on viibinud rahvusvahelise autoveo või kabotaažveo käigus, vastavalt registreerimise ja arvestuse pidamise nõuetele, mis on sätestatud määrustes (EÜ) nr 561/2006 ja (EL) nr 165/2014;
- c) autoveoettevõtja kohustus saata lähetuse sihtliikmesriigi pädevate asutuste otsetaotluse korral siseturu infosüsteemi avaliku liidese kaudu pärast lähetusperioodi koopia käesoleva lõike punkti b alapunktides ii ja iii osutatud dokumentidest, ning dokumendid lähetatud sõidukijuhi tasustamise kohta lähetuse ajal, samuti tööleping või võrdväärne dokument nõukogu direktiivi 91/533/EMÜ<sup>20</sup> artikli 3 tähenduses, sõidukijuhi tööga seotud tööajatabelid ja maksetõendid.

Ettevõtja saadab dokumendid siseturu infosüsteemi avaliku liidese kaudu hiljemalt kaheksa nädalat pärast taotluse kuupäeva. Kui ettevõtja ei esita nõutavaid dokumente kehtestatud tähtajaks, võivad lähetuse sihtliikmesriigi pädevad asutused taotleda siseturu infosüsteemi kaudu kooskõlas direktiivi 2014/67/EL artiklitega 6 ja 7 asukohaliikmesriigi pädevatelt asutustelt abi. Sellise vastastikuse abi taotluse esitamise korral on ettevõtja asukohaliikmesriigi pädevatel asutustel juurdepääs lähetamisdeklaratsioonile ja muule asjakohasele teabele, mille ettevõtja on siseturu infosüsteemi avaliku liidese kaudu esitanud.

---

<sup>20</sup> Nõukogu 14. oktoobri 1991. aasta direktiiv 91/533/EMÜ tööandja kohustuse kohta teavitada töötajaid töölepingu või töösuhte tingimustest (EÜT L 288, 18.10.1991, lk 32).

Ettevõtja asukohaliikmesriigi pädevad asutused tagavad, et lähetuse toimumise liikmesriigi pädevate asutuste taotletud dokumendid esitatakse siseturu infosüsteemi kaudu 25 tööpäeva jooksul alates taotluse esitamise päevast.

Et kindlaks teha, et sõidukijuhte ei saa lõigetega 4–7 kooskõlas pidada lähetatuks, võivad liikmesriigid kehtestada kontrollimeetmena üksnes kohustuse, et juht peab paber kandjal või elektroonilisel kujul säilitama ja maanteekontrollide puhul esitama tõendusmaterjali asjaomas(t)e rahvusvahelis(t)e veotoimingu(te) kohta, näiteks elektroonilise saatelehe (e-CMR) või määruse (EÜ) nr 1072/2009 artiklis 8 osutatud tõendusmaterjali, ja punkti b alapunktis iii osutatud sõidumeerikute andmed.

14. Veoettevõtja ajakohastab lõike 13 punktis a osutatud lähetamisdeklaratsiooni siseturu infosüsteemis kontrollimise tarbeks.
15. Deklaratsioonidest saadud teave salvestatakse kontrollide tarbeks 24 kuuks.

Liikmesriigid võivad lubada pädeval asutusel anda siseturu infosüsteemis mitteosalevatele sotsiaalpartneritele siseturu infosüsteemist kättesaadavat teavet ulatuses, mis võimaldab kontrollida vastavust lähetamist reguleerivatele õigusnormidele ning kooskõlas riigi õigusnormide ja tavadega, tingimusel et:

- teave on seotud lähetamisega asjaomase liikmesriigi territooriumile,
- teavet kasutatakse üksnes lähetamist käsitlevate õigusnormide täitmise tagamiseks ning
- andmeid töödeldakse kooskõlas määrusega (EL) 2016/679.

16. Hiljemalt [ELT: kuus kuud pärast käesoleva muutmisdirektiivi jõustumist] täpsustab komisjon rakendusaktiga siseturu infosüsteemi avaliku liidese funktsioonid. Nimetatud rakendusakt võetakse vastu kooskõlas artikli 4 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

17. Liikmesriigid väldivad kontrollimeetmete rakendamisel tarbetuid viivitusi, mis võivad mõjutada lähetuse kestust ja kuupäevi.
18. Liikmesriikide pädevad asutused teevad tihedalt koostööd ning annavad üksteisele vastastikust abi ja kogu asjakohase teabe direktiivis 2014/67/EL ja määruses (EÜ) nr 1071/2009 sätestatud tingimustel.

## *Artikkel 2*

### *Direktiivi 2006/22/EÜ muutmine*

Direktiivi 2006/22/EÜ muudetakse järgmiselt.

- 1) Pealkiri asendatakse järgmisega:

„Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2006/22/EÜ, 15. märts 2006, mis käsitleb Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruste (EÜ) nr 561/2006 ja (EL) nr 165/2014 ning direktiivi 2002/15/EÜ rakendamise miinimumtingimusi seoses autovedudega seotud sotsiaalõigusnormidega ja millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 88/599/EMÜ“.

2) Artikkel 1 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 1

„Käesoleva direktiiviga sätestatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruste (EÜ) nr 561/2006 ja (EL) nr 165/2014\* ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2002/15/EÜ\*\* rakendamise miinimumtingimused.

---

\* 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).

\*\* 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).“

3) Artiklit 2 muudetakse järgmiselt:

a) lõike 1 teine lõik asendatakse järgmisega:

„Nimetatud kontrollid hõlmavad igal aastal ulatuslikku ja esinduslikku läbilõiget kõikidest määruste (EÜ) nr 561/2006 ja (EL) nr 165/2014 kohaldamisalasse kuuluvatest ringiliikuvatest töötajatest, sõidukijuhtidest, ettevõtjatest ja sõidukitest ning direktiivi 2002/15/EÜ kohaldamisalasse kuuluvatest ringiliikuvatest töötajatest ja sõidukijuhtidest. Direktiivi 2002/15/EÜ kohaldamisel tehtavad maanteekontrollid piirduvad õigusnormidega, mille täitmist saab tõhusalt kontrollida sõidumeeriku ja seotud salvestusseadmete abil. Direktiivi 2002/15/EÜ rakendamise põhjalik kontrollimine saab toimuda üksnes ettevõtja valdustes.“;

b) lõike 3 esimene lõik asendatakse järgmisega:

„Iga liikmesriik korraldab kontrollid nii, et need hõlmaksid vähemalt 3 % määruse (EÜ) nr 561/2006 ja määruse (EL) 165/2014 kohaldamisalasse kuuluvate sõidukite juhtide töötatud päevadest. Maanteekontrolli ajal on juhil lubatud võtta ühendust peakontori, veokorraldaja või muu isiku või üksusega, et esitada teel toimuva kontrolli vältel mis tahes tõendid, mis leitakse sõidukikabiinis puuduvat; see ei mõjuta sõidukijahi kohustust kasutada nõuetekohaselt sõidumeerikuid.“;

c) lisatakse järgmine lõige:

„3a. Iga liikmesriik korraldab direktiivi 2002/15/EÜ sätete järgimise kontrollid, võttes arvesse käesoleva direktiivi artiklis 9 sätestatud riskiastme hindamise süsteemi. Ettevõtja saab kõnealuste kontrollimise objektiks, kui üks või mitu tema juhtidest on pidevalt või raskelt rikkunud määruse (EÜ) nr 561/2006 või määruse (EL) 165/2014 sätteid.“;

d) lõige 4 asendatakse järgmisega:

„4. Määruse (EÜ) nr 561/2006 artikli 17 ja direktiivi 2002/15/EÜ artikli 13 kohaselt komisjonile esitatav teave peab sisaldama teel kontrollitud juhtide, ettevõtjate valdustes tehtud kontrollide, kontrollitud tööpäevade ja teatatud rikkumiste arvu ning liiki koos viitega selle kohta, kas tegemist oli reisija- või kaubaveoga.“

4) Artikkel 5 asendatakse järgmisega:

*„Artikkel 5*

Liikmesriigid korraldavad vähemalt kuus korda aastas määruste (EÜ) nr 561/2006 ja (EL) nr 165/2014 kohaldamisalasse kuuluvate sõidukijuhtide ja sõidukite suhtes kooskõlastatud maanteekontrolle. Lisaks püüavad liikmesriigid korraldada kooskõlastatud kontrolle ettevõtjate valdustes.

Selliseid kontrolle viivad läbi korraga kahe või enama liikmesriigi kontrolliasutused, kellest igaüks tegutseb oma territooriumil.“

5) Artikli 6 lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Kontrollide korraldamisel ettevõtjate valdustes võetakse arvesse eri transpordiliikidega ja ettevõtjatega varem saadud kogemusi. Nimetatud kontrolle korraldatakse ka juhul, kui teel on tuvastatud määruse (EÜ) nr 561/2006 või (EL) nr 165/2014 või direktiivi 2002/15/EÜ tõsiseid rikkumisi.“

6) Artikli 7 lõike 1 punkt b asendatakse järgmisega:

„b) iga kahe aasta tagant statistiliste aruannete edastamine komisjonile määruse (EÜ) nr 561/2006 artikli 17 alusel;

7) Artikli 7 lõikesse 1 lisatakse järgmine punkt:

„d) tagamine, et teiste liikmesriikidega vahetatakse vastavalt käesoleva direktiivi artiklile 8 teavet käesoleva direktiivi ja direktiivi 2002/15/EÜ ülevõtmise riiklike sätete kohaldamise kohta.“

8) Artiklit 8 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Määruse (EÜ) nr 561/2006 artikli 22 lõike 3 kohaselt vastastikku kättesaadavaks tehtavat teavet vahetavad ka selleks komisjonile kooskõlas artikliga 7 teatavaks tehtud määratud asutused:

a) vähemalt üks kord iga kuue kuu jooksul pärast käesoleva direktiivi jõustumist;

b) üksikjuhtudel liikmesriigi põhjendatud taotluse korral.“;

b) lisatakse järgmine lõige:

„1a. Liikmesriigid esitavad teiste liikmesriikide poolt käesoleva artikli lõike 1 punkti b kohaselt taotletud teabe 25 tööpäeva jooksul alates taotluse saamisest. Liikmesriigid võivad omavahel kokku leppida lühema ajavahemiku. Kiireloomulistel juhtudel või kui on vaja lihtsalt teha registrite, näiteks riskiastme hindamise süsteemi päringuid, esitatakse küsitud teave kolme tööpäeva jooksul.

Kui taotluse saanud liikmesriik leiab, et taotlus ei ole piisavalt põhjendatud, teatab ta sellest kümne tööpäeva jooksul taotluse esitanud liikmesriigile. Taotluse esitanud liikmesriik peab taotlust täiendavalt põhjendama. Kui see ei ole võimalik, võib liikmesriik taotluse tagasi lükata.

Kui teabe saamise taotluse täitmine või kontrollide, inspekteerimiste või uurimiste tegemine on keeruline, teatab taotluse saanud liikmesriik sellest kümne tööpäeva jooksul taotluse esitanud liikmesriigile ja esitab nõuetekohased põhjendused, miks on vajalikku teavet keeruline või võimatu esitada. Asjaomased liikmesriigid peavad omavahel aru, et leida igale tõstatatud probleemile lahendus.

Kui liikmesriigile, kelle territooriumile on töötaja lähetatud, esitatakse teavet pidevalt liiga hilja, antakse sellest teada komisjonile, kes võtab vajalikke meetmeid.“;



c) lõige 2 asendatakse järgmisega:

„2. Käesolevas artiklis sätestatud teabevahetus toimub Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 1024/2012\* loodud siseturu infosüsteemi kaudu, välja arvatud teave, mida liikmesriigid vahetavad Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 1071/2009\*\* artikli 16 lõikes 5 osutatud riiklike elektrooniliste registrite otsekonsulteerimise kaudu.

---

\* Euroopa Parlamendi ja nõukogu 25. oktoobri 2012. aasta määrus (EL) nr 1024/2012, mis käsitleb siseturu infosüsteemi kaudu tehtavat halduskoostööd ning millega tunnistatakse kehtetuks komisjoni otsus 2008/49/EÜ (IMI määrus) (ELT L 316, 14.11.2012, lk 1).

\*\* 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).“

9) Artiklit 9 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Liikmesriigid võtavad ettevõtjate jaoks kasutusele riskiastme hindamise süsteemi, mis põhineb üksikute ettevõtjate poolt toime pandud määruse (EÜ) nr 561/2006 või (EL) nr 165/2014 või direktiivi 2002/15/EÜ ülevõtmise riiklike sätete rikkumiste arvul ja raskusastmel.

Hiljemalt [ELT: sisestada kuupäev, mis on kümme kuud pärast käesoleva muutmisdirektiivi jõustumist] kehtestab komisjon rakendusaktidega ettevõtjate riskiastme arvutamise ühtse valemi, milles võetakse arvesse rikkumiste arvu, raskusastet ja sagedust ning nende kontrollide tulemusi, mille käigus rikkumisi ei leitud, ja seda, kas autoveoettevõtja on kasutanud kõigis oma sõidukites arukat sõidumeerikut vastavalt määruse (EL) nr 165/2014 II peatükile. Need rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas käesoleva direktiivi artikli 12 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.“;

b) lõike 2 teine lause jäetakse välja;

c) lõige 3 asendatakse järgmisega:

„3. Määruse (EÜ) nr 561/2006 ja (EÜ) nr 165/2014 rikkumiste esialgne nimistu ja nende raskusastmed on sätestatud III lisas.

Määruse (EÜ) nr 561/2006 või (EL) nr 165/2014 rikkumiste puhul raskusastmete määramise sätestamiseks või raskusastmete ajakohastamiseks on komisjonil õigus võtta kooskõlas käesoleva direktiivi artikliga 15a vastu delegeeritud õigusakte III lisa muutmiseks, võttes arvesse õiguslikke muutusi ja liiklusohutuse kaalutlusi.

Kõige raskemate rikkumiste kategooria peaks sisaldama rikkumisi, mille puhul määruste (EÜ) nr 561/2006 ja (EÜ) nr 165/2014 asjakohaste sätete täitmata jätmine võib põhjustada inimestele eluohtlikke olukordi või raskeid kehavigastusi.“;

d) lisatakse järgmised lõiked:

„4. Selleks et lihtsustada teedel korraldatavaid sihipäraseid kontrollid, peavad riikliku riskiastme hindamise süsteemi andmed olema kontrolli ajal kättesaadavad kõigile asjaomase liikmesriigi pädevatele kontrolliasutustele.

5. Liikmesriigid teevad riiklikus riskiastme hindamise süsteemis sisalduva teabe määruse (EÜ) nr 1071/2009 artiklis 16 osutatud koostalitlusvõimelise riikliku elektroonilise registri kaudu vahetult juurdepääsetavaks teiste liikmesriikide pädevatele asutustele kooskõlas sama määruse artikli 16 lõikega 2.“

10) Artikli 11 lõige 3 asendatakse järgmisega:

- „3. Komisjon sätestab rakendusaktidega ühise lähenemisviisi seoses sellega, kuidas salvestada ja kontrollida määruse (EÜ) nr 561/2006 artikli 4 punktis e määratletud teiste tööde ajavahemikke (sealhulgas salvestamise viisi ja konkreetsete juhtudega, mil seda teha tuleb), ning vähemalt ühe nädala pikkuseid ajavahemikke, mille jooksul sõidukijuht viibib sõidukist eemal ega saa selle sõidukiga mingeid vedusid teha. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 12 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.“

11) Artikkel 12 asendatakse järgmisega:

*„Artikkel 12*

*Komiteemenetlus*

1. Komisjoni abistab vastavalt määruse (EL) nr 165/2014 artikli 42 lõikele 1 asutatud komitee. Nimetatud komitee on komitee Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 182/2011\* tähenduses.

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

Kui komitee arvamust ei esita, ei võta komisjon rakendusakti eelnõu vastu ja kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artikli 5 lõike 4 kolmandat lõiku.

---

\* 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).“

- 12) Artikli 13 punkt b asendatakse järgmisega:

„b) edendada kontrolliasutuste vahelist ühtset lähenemisviisi ja määruse (EÜ) nr 561/2006 ühtlustatud tõlgendamist eri kontrolliasutuste poolt;“.

- 13) Artikkel 14 asendatakse järgmisega:

*„Artikkel 14*

*Läbirääkimised kolmandate riikidega*

Pärast käesoleva direktiivi jõustumist alustab liit käesoleva direktiiviga samaväärsete õigusnormide kohaldamiseks läbirääkimisi asjaomaste kolmandate riikidega.

Kuni läbirääkimiste lõpetamiseni lülitavad liikmesriigid andmed kolmandatest riikidest pärit sõidukite kontrollimise kohta teabesse, mille nad edastavad komisjonile vastavalt määruse (EÜ) nr 561/2006 artiklile 17.“

14) Artikkel 15 asendatakse järgmisega:

*„Artikkel 15*

*Lisade ajakohastamine*

„Kooskõlas artikliga 15a on komisjonil õigus vastu võtta delegeeritud õigusakte I ja II lisa muutmiseks, et viia sisse vajalikud kohandused seoses parimate tavade arenguga.“

15) Lisatakse järgmine artikkel:

*„Artikkel 15a*

*Delegeeritud volituste rakendamine*

1. Komisjonile antakse õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte käesolevas artiklis sätestatud tingimustel.
2. Artikli 9 lõikes 3 ja artiklis 15 osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile viieks aastaks alates [käesoleva direktiivi jõustumise kuupäev]. Komisjon esitab delegeeritud volituste kohta aruande hiljemalt üheksa kuud enne viieaastase tähtaja möödumist. Volituste delegeerimist uuendatakse 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 artikli 9 lõikes 3 ja artiklis 15 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 9 lõike 3 ja artikli 15 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.“

16) I lisa muudetakse järgmiselt:

a) A osa punkt 1 asendatakse järgmisega:

„(1) ööpäevast ja iganädalast sõiduaega, vaheaegu ning ööpäevast ja iganädalast puhkeaega; samuti eelnevate päevade salvestuslehti, mis peavad sõidukis olema kooskõlas määruse (EL) nr 165/2014 artikli 36 lõigetega 1 ja 2, ja/või samal ajavahemikul juhikaardile ja/või sõidumeeriku mälli vastavalt käesoleva direktiivi II lisale salvestatud andmeid ja/või väljatrükke;“;

b) A osa punkt 2 asendatakse järgmisega:

„(2) määruse (EL) nr 165/2014 artikli 36 lõigetes 1 ja 2 osutatud ajavahemiku jooksul igat sõiduki lubatud maksimaalkiiruse ületamist, s.t iga perioodi, mis ületab ühte minutit, mille jooksul sõiduk on ületanud kiirust 90 km/h (N3 kategooria sõidukite puhul) või 105 km/h (M3 kategooria sõidukite puhul), kusjuures N3 ja M3 kategooriad on määratletud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2007/46/EÜ\*);

---

\* Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. septembri 2007. aasta direktiiv 2007/46/EÜ, millega kehtestatakse raamistik mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmetike kinnituse kohta (raamdirektiiv) (ELT L 263, 9.10.2007, lk 1).“;

c) A osa punkt 4 asendatakse järgmisega:

„(4) sõidumeeriku nõuetekohast töötamist (sõidumeeriku ja/või juhikaardi ja/või salvestuslehtede võimaliku väärkasutuse kindlakstegemine) või vajadusel määruse (EÜ) nr 561/2006 artikli 16 lõikes 2 nimetatud dokumentide olemasolu sõidukis;“;

d) A osasse lisatakse punkt 6:

„(6) direktiivi 2002/15/EÜ artikli 4 punktis a sätestatud pikendatud maksimaalset iganädalast tööaega 60 tundi; muid direktiivi 2002/15/EÜ artiklites 4 ja 5 sätestatud iganädalasi tööaegu üksnes juhul, kui tehnoloogia võimaldab tõhusate kontrollide tegemist.“;

e) B osa lõige 2 asendatakse järgmisega:

„(2) Rikkumise tuvastamisel võivad liikmesriigid vajadusel kontrollida transpordiahela teiste rikkumisele kihutajate ja kaasaaitajate, nt saatjate, ekspedeerijate või alltöövõtjate võimalikku kaasvastutust; seejuures tuleb ka kontrollida, kas veoteenuste osutamiseks sõlmitud lepingud võimaldavad täita määruste (EÜ) nr 561/2006 ja (EL) nr 165/2014 sätteid.“;

f) B osasse lisatakse järgmised punktid:

„(4) direktiivi 2002/15/EÜ artiklites 4, 5 ja 7 sätestatud maksimaalse keskmise iganädalase tööaja, vaheaegade ja öötöö nõudeid;

(5) ettevõtjate kohustuste täitmist seoses juhtide majutuse eest tasumise ja juhtide töö korraldamisega kooskõlas määruse (EÜ) nr 561/2006 artikli 8 lõigetega 8 ja 8a.“



### *Artikkel 3*

#### *Määruse (EL) nr 1024/2012 muutmine*

Määruse (EL) nr 1024/2012 lisasse lisatakse järgmised punktid:

- „13. Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. märtsi 2006. aasta direktiiv 2006/22/EÜ, mis käsitleb Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruste (EÜ) nr 561/2006 ja (EL) nr 165/2014 ning direktiivi 2002/15/EÜ rakendamise miinimumtingimusi seoses autovedudega seotud sotsiaalõigusnormidega ja millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 88/599/EMÜ: artikkel [8].“
14. Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv (EL) .../..., millega kehtestatakse seoses direktiividega 96/71/EÜ ja 2014/67/EL sõidukijuhtide lähetamist autoveosektoris reguleerivad eriõigusnormid ning muudetakse direktiivi 2006/22/EÜ seoses täitmise tagamise nõuetega ja määrust (EL) nr 1024/2012, mis käsitleb siseturu infosüsteemi kaudu tehtavat halduskoostööd (IMI määrus): Artikli [1 lõige 14].“

### *Artikkel 4*

#### *Komiteemenetlus*

1. Komisjoni abistab määruse (EL) nr 165/2014 artikli 42 lõikega 1 asutatud komitee. Nimetatud komitee on komitee määruse (EL) nr 182/2011 tähenduses.
2. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artiklit 5.

### *Artikkel 5*

#### *Õigussätted ja karistused*

1. Liikmesriigid kehtestavad õigusnormid karistuse määramiseks kaubasaatjatele, ekspediitoritele, peatöövõtjatele ja alltöövõtjatele käesoleva direktiivi artikli 1 mittejärgimise eest, kui nad olid teadlikud või kõiki asjaomaseid asjaolusid arvestades pidid olema teadlikud, et nende tellitavate veoteenustega kaasnevad käesoleva määruse rikkumised.

2. Liikmesriigid kehtestavad õigussätted karistuste kohta, mida kohaldatakse käesoleva direktiivi artikli 1 rikkumise korral, ning võtavad kõik vajalikud meetmed nende rakendamise tagamiseks. Kehtestatud karistused peavad olema tõhusad, proportsionaalsed, hoiatavad ja mittediskrimineerivad.

#### *Artikkel 6*

##### *Arukas täitmise tagamine*

Ilma et see piiraks direktiivi 2014/67/EL kohaldamist ja selleks, et jätkata käesoleva direktiivi artiklis 1 sätestatud kohustuste täitmise tagamist, tagavad liikmesriigid, et nende territooriumil kohaldatakse sidusat täitmise tagamise riiklikku strateegiat. Selles strateegias keskendutakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2006/22/EÜ artiklis 9 osutatud kõrge riskiastmega ettevõtjatele.

#### *Artikkel 7*

##### *Hindamine*

1. Komisjon hindab käesoleva direktiivi rakendamist ja eelkõige artikli 1 mõju hiljemalt [31. detsembriks 2025] ja esitab Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande käesoleva direktiivi kohaldamise kohta. Komisjoni aruandega kaasneb vajaduse korral seadusandlik ettepanek. Aruanne avalikustatakse.
2. Pärast lõikes 1 osutatud aruande esitamist hindab komisjon korrapäraselt käesolevat direktiivi ning esitab hindamise tulemused Euroopa Parlamendile ja nõukogule.
3. Vajaduse korral lisatakse lõigetes 1 ja 2 osutatud aruannetele ka asjakohased ettepanekud.

## *Artikkel 8*

### *Koolitus*

Liikmesriigid teevad kontrolliasutustega seotud haridus- ja koolitustegevuses koostööd, lähtudes olemasolevatest täitemehhanismidest.

Tööandjad vastutavad selle eest, et nende sõidukijuhid on saanud teadmised oma õigustest ja kohustustest seoses käesoleva direktiiviga.

## *Artikkel 9*

1. Liikmesriigid võtavad käesoleva direktiivi täitmiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid vastu ning avaldavad need hiljemalt [ELT: lisada kuupäev – 18 kuud pärast käesoleva direktiivi jõustumist]. Liikmesriigid teatavad nendest viivitamata komisjonile.

Nad kohaldavad kõnealuseid norme alates [ELT: lisada sama kuupäev, mis eelmises lõigus]

Kui liikmesriigid need meetmed vastu võtavad, lisavad nad nendesse meetmetesse või nende meetmete ametliku avaldamise korral nende juurde viite käesolevale direktiivile. Sellise viitamise viisi näevad ette liikmesriigid.

2. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas nende poolt vastu võetud põhiliste õigusnormide teksti.

*Artikkel 10*

Käesolev direktiiv jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist Euroopa Liidu Teatajas.

*Artikkel 11*

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

[koht],

Euroopa Parlamendi nimel  
*president*

Nõukogu nimel  
*eesistuja*

---