



EUROOPA KOMISJON

Brüssel, 19.7.2011
KOM(2011) 451 lõplik

2011/0196 (COD)

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS,

millega muudetakse nõukogu määrust (EMÜ) nr 3821/85 autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 561/2006

(EMPs kohaldatav tekst)

{SEK(2011) 947 lõplik}

{SEK(2011) 948 lõplik}

SELETUSKIRI

1. ETTEPANEKU TAUST

1.1. Põhjused ja eesmärgid

Sõidumeerikutel on ülioluline roll autovedude kutseliste juhtide sõiduaja ja puhkeperioodide eeskirjadele vastavuse kontrollimisel. Sõidumeerikud aitavad parandada maanteeohutust, juhtide töötingimusi ja ausat konkurentsi autoveo-ettevõtjate vahel. Sõidumeerikute tasuvamaks muutmine on üks peamisi elemente komisjoni strateegias autokaubaveo turu edasise integreerimise ning autoveo turvalisemaks, tõhusamaks ja konkurentsivõimelisemaks muutmiseks, nagu on kirjeldatud 28. märtsi 2011. aasta transpordipoliitika valges raamatus¹.

EL reguleerib sõidumeerikute paigaldamist ja kasutamist alates 1970. aastast. Praegu sõidumeerikutele kehtiv õigusakt on nõukogu määrus (EMÜ) nr 3821/85 autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta². Määruses on sätestatud tehnilised standardid ja sellega on kehtestatud eeskirjad sõidumeerikute kasutamisele, tüübikinnitusele, paigaldamisele ja kontrollile. See loob mitmed õiguslikud kohustused tootjatele ja ametiasutustele, kuid samuti veoettevõtjatele ja juhtidele. Kõnealust määrust on juba tehnika arengust tulenevalt komiteemenetluse käigus kümme korda muudetud.

Praegu kasutavad ligikaudu 900 000 veoettevõtjat ja 6 miljonit juhti kaht tüüpi sõidumeerikuid. Lisaks digitaalsetele sõidumeerikutele, mida kasutatakse pärast 1. maid 2006 registreeritud sõidukites, kasutatakse vanemates sõidukites veel siiani ka analoogsõidumeerikuid, mis on olnud kasutusel alates 1985. aastast.

Lisatud ettepaneku eesmärk on muuta nõukogu määrust (EMÜ) nr 3821/85, et täiustada sõidumeerikute süsteemi. Ettepanekule on lisatud teatis, mis edastatakse samal ajal Euroopa Parlamendile ja nõukogule ning kus on kirjeldatud muid tegevusi, mis on vajalikud lisatud ettepaneku meetmete täieliku tulemuslikkuse saavutamiseks või nende täiendamiseks.

1.2. Käsitletav probleem

Märkimisväärse osa riigi politsei- või korrakaitseametnike kontrollitud sõidukite korral leitakse sotsiaalõigusnormide rikkumisi. Ligikaudu ühe neljandiku korral avastatakse sõidumeerikueeskirjade rikkumisi. Mis tahes ajahetkel sõidab üleeuroopalises transpordivõrgustikus mitu tuhat raskesõidukit, mille sõidumeerikut on manipuleeritud või mille juhikaart ei kehti. Kõnealuse minimaalsete puhkeperioodide kohustuse eiramisest tulenev juhi väsimus suurendab hinnanguliselt õnnetuste ühiskondlikku maksumust 2,8 miljardi euro võrra. Samuti annab see seaduserikkujatele põhjendamatu konkurentsieelise, sel on negatiivne mõju siseturu toimimisele ja see tekitab juhtidele tõsiseid terviseprobleeme.

Lisaks sellele on veelgi võimalik parandada viisi, kuidas (digitaalne) sõidumeerik hõlbustab juhtide tööd ning toetab transpordi tõhusust. Kuigi digitaalse sõidumeeriku kasutuselevõtmine on juba praegu oluliselt vähendanud eri sidusrühmade halduskoormust, on nõuete täitmise kulud (hinnanguliselt ligikaudu 2,7 miljardit eurot aastas) ikka veel liiga kõrged.

¹ KOM(2011) 144(lõplik).

² EÜT L 370, 31.12.1985, lk 8.

Ettepaneku eesmärk on seega paremini jõustada sotsiaalõigusnorme ning vähendada ebavajalikku halduskoormust, arendades sõidumeeriku tehnilist külge ning parandades selle tõhusust.

1.3. Kooskõla ELi muude tegevuspõhimõtete ja eesmärkidega

Ettepanek on kooskõlas komisjoni poliitikaga, mis kuulutati välja valges raamatus „Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – Konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas”³. Seda on selgesõnaliselt väljendatud autokaubavedu käsitlevas 6. algatuses⁴.

Ettepanek aitab samuti kaasa intelligentsete transpordisüsteemide⁵ tegevuskava ja direktiivi 2010/40/EL (mis käsitleb raamistikku intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmiseks maanteetranspordis ja liideste jaoks teiste transpordiliikidega)⁶ rakendamisele.

Ettepanekus võetakse samuti arvesse Euroopa Liidu põhiõiguste hartat ja eelkõige õigust era- ja perekonnaelu austamisele (artikkel 7), õigust isikuandmete kaitsele (artikkel 8), ettevõtlusvabadust (artikkel 16), kuritegude ja karistuste seaduslikkuse ja proportsionaalsuse põhimõtet (artikkel 49) ning teistkordse kohtumõistmise ja karistamise keelamist (artikkel 50).

2. HUVITATUD ISIKUTEGA KONSULTEERIMISE JA MÕJU HINDAMISE TULEMUSED

2.1. Konsulteerimine huvitatud isikutega

Komisjon viis läbi avalike sidusrühmadega konsulteerimise 2009. aasta detsembrist 2010. aasta märtsini. Tulenevalt teema tehnilisest laadist oli selles osalemine suhteliselt ulatuslik. Eri sidusrühmadelt laekus 73 sisendit, millest enamik olid kvaliteetsed.

Enamik sidusrühmadest soovis digitaalse sõidumeeriku täiustamist ja mitte selle asendamist mõne teist tüüpi sõidumeerikuga. Peaaegu kõik sidusrühmad olid seisukohal, et vajalikud on sõidumeerikute ELi tasandil ühtlustatud kriteeriumid. Sõidumeeriku tüübikinnituse protsessi peeti rahuldavaks. Peaaegu kõik sidusrühmad andsid teada, et turvalisuse taset tuleks säilitada või veelgi suurendada. Mõju hindamise käigus väljendati mitmeid mõtteid, mida ka seejärel uuriti, sõidumeerikute kulu vähendamise kohta ja/või nende parema kasutamise kohta - näiteks juhikaardi ja sõiduloa liitmise teel.

2.2. Ekspertiirvamuste kogumine ja kasutamine

Komisjon on olnud pidevalt kontaktis liikmesriikide ja sidusrühmadega kõigi sõidumeerikutega seotud küsimuste jaoks nõukogu määrusega (EMÜ) nr 3821/85 loodud komitee kaudu. Komitee kohtub üldjuhul kord aastas. Peamised sidusrühmad osalevad

³ KOM(2011) 0144(lõplik).

⁴ Vt valge raamatu I lisa jaotist 1.1 „Ühtne Euroopa transpordipiirkond”, KOM(2011) 0144(lõplik).

⁵ Komisjoni teatis: tegevuskava intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtuks Euroopas [KOM(2008) 886(lõplik)], tegevusvaldkond 4.

⁶ ELT L 207, 6.8.2010, lk 1–13.

komitees vaateajatena. Nende hulka kuuluvad kontrolli- ja politseiorganisatsioonid ning tootjad. Lisaks sellele on komisjon teinud mitu algatust ettepaneku toetamiseks.

Komisjon kaasrahastas laiaulatuslikku kahe aasta pikkust konsulteerimist, mille raames toodi kokku peamised sidusrühmad⁷.

Teadusuuringute Ühiskeskus on hinnanud digitaalse sõidumeeriku praegust haavatavust ja kontrollitavust. Teadusuuringute Ühiskeskus on samuti esitanud komisjonile aruanded digitaalse sõidumeeriku edasiarendamise tehniliste stsenaariumide kohta.

26. mail 2010 konsulteeriti autovedude sektoripõhise sotsiaalse dialoogi komiteega. Euroopa sotsiaalpartnerid leppisid 8. juulil 2010 kokku digitaalse sõidumeerikute määruse läbivaatamise ühisavalduses ning seda võeti käesoleva ettepaneku koostamisel arvesse⁸.

Mõjuhindangu koostamiseks moodustas asutuseväline töövõtja ekspertide rühma, kuhu kuulusid autovedude ühenduste, autoveoliitude, jõustamise ja tüübikinnituse ametiasutuste, juhikaartide väljastamise ametiasutuste, sõidukite tootjate ja sõidumeerikute tootjate esindajad. Ekspertide rühm vaatas töövõtja koostatud dokumendid läbi ning osales õpikojas, kus vaadati läbi töövõtja lõpparuande projekt ning arutleti selle üle.

2.3. Mõju hindamine

Teemakohased arutelud sidusrühmadega ja eksperdihindangud võimaldasid komisjonil määratleda laia valiku üksikuid meetmeid, mille abil saab tõenäoliselt lahendada väljaselgitatud probleeme. Sellele järgnes võimalike meetmete eelhindamine.

Pärast seda loodi poliitikapakettid, mis sisaldavad eesmärkide saavutamiseks elujõulisi poliitilisi valikuvõimalusi. Poliitikapakettide loomine oli vajalik, kuna turvalisuse eesmärgil sõltub süsteemi usaldusväärsus mitmete selle osade turvalisusest ning kuna vaja oli erinevaid seadusandlikke menetlusi (komiteemenetlus või kaasotsustamismenetlus). Poliitikapakettid võib kokku võtta alljärgnevalt.

Poliitikapakett 1 (PP1) on tehniline pakett, mille eesmärk on lihtsalt parandada praeguse sõidumeeriku tööd, ning selle alla kuuluvad järgmised meetmed:

- kvaliteetsemad plommid;
- parem kasutajaliides;
- turvalisem krüpteerimistehnoloogia.

Poliitikapakett 2 (PP2) on samuti tehniliste meetmete pakett, kuid selle eesmärk on märkimisväärselt laiendada digitaalse sõidumeeriku võimalusi, mille tulemuseks oleks uut tüüpi digitaalsed sõidumeerikud.

- Sõidumeeriku täiustatud funktsioonid (automaatne ja käsitsi salvestamine).
- Traadita side teeäärseteks kontrollideks.

⁷ Uuring SMART.

⁸ http://ec.europa.eu/employment_social/dsw/public/actRetrieveText.do?id=8903

- Muude intelligentsete transpordisüsteemide rakendustega ühtlustatud liides.

Poliitikapaketti 3 (PP3) kuuluvad ainult mittetehnilised meetmeid.

- Usaldusväärsemad töökojad.
- Juhikaardiga seotud pettuste keerulisemaks muutmine.
- Kontrolliametnike parem koolitus.
- Sanktsioonide ühtlustamise minimaalse taseme tagamine.
- Kasutamise ajakohastatud eeskirjad.

Poliitikapakett 4 (PP4) on kombinatsioon tehnilistest ja süsteemi parandamise meetmetest (PP2 ja PP3).

Tulemuslikkuse seisukohast on PP4 kõige huviväärsem, kuna see pakub kõige suuremat potentsiaali kahe konkreetse eesmärgi saavutamiseks. Sidususe analüüs näitab, et PP4 puhul esinevad samas ka suurimad kompromissid ühelt poolt positiivse majandusliku ja sotsiaalse mõju ning teiselt poolt avaliku sektori asutuste eelarvele avalduva mõju vahel. Sidususe poolest on parim PP1. Lõpetuseks on PP4 vajaminevate investeeringute poolest kõige kulukam, samas kui PP1 rakendamine on kõige odavam ja lihtsam, kuna seda saab vastu võtta tavapärasest seadusandlikku menetlust kohaldamata.

Kõiki neid tegureid arvesse võttes ja täieliku kulude-tulude analüüsi puudumisel näib PP4 positiivne mõju selgelt kaaluvat üles selle kulud. Ainuüksi PP4 halduskulude vähendamise potentsiaal on 515,5 miljonit eurot, mis ületab tunduvalt selle täieliku rakendamise kogukulusid. Seega annab tehtud analüüs alust arvata, et poliitikapakett 4 peaks olema eelistatud valik.

3. ETTEPANEKU ÕIGUSLIK KÜLG

3.1. Kavandatud meetmete kokkuvõte

Kavandatud määrusega tehakse järgmised peamised muudatused.

- Kaugside sõidumeerikust kontrollimise eesmärgil (tulevase sõidumeerikute määruse artikkel 5): selle meetmega antakse kontrolliasutustele mõningast esialgset teavet vastavuse kohta, enne kui sõiduk teeäärseks kontrolliks peatatakse. Nõuetele vastavad ettevõtted väldivad ebavajalikke teeäärseid kontrole ning nad võivad sellest tulenevalt saada kasu halduskoormuse edasisest vähendamisest.
- Juhikaartide funktsioonide ühendamine juhiloaga (tulevase sõidumeerikute määruse artikkel 27): juhikaardi ja juhiloa ühendamisega suurendab see meede süsteemi turvalisust, kuna juhtidel on väiksem soodumus kasutada pettuste käigus oma juhiluba. Sellega vähendatakse samuti märkimisväärselt halduskoormust. Kõnealusel meetmest tulenevalt on vaja teha väikseid kohandusi Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. detsembri 2006. aasta direktiivi 2006/126/EÜ juhilubade kohta. Vastavat ettepanekut töötatakse välja käesoleva määrusega samal ajal. Komisjon edastab selle võimalikult kiiresti Euroopa Parlamendile ja nõukogule.

- Täpse asukoha automaatne salvestamine ülemaailmse satelliitnavigatsioonisüsteemi abil (tulevase sõidumeerikute määruse artikkel 4): selle sättega antakse kontrolliasutustele rohkem teavet sotsiaalõigusnormidele vastavuse kontrollimiseks. Automaatse salvestamise teel on samuti võimalik vähendada halduskoormust.
- Digitaalse sõidumeeriku intelligentsetesse transpordisüsteemidesse integreerimise tagamine (tulevase sõidumeerikute määruse artikkel 6): sõidumeeriku ühtlustatud ja standardiseeritud liidese võimaldamisega on muudel intelligentsete transpordisüsteemide rakendustel lihtsam digitaalse sõidumeeriku salvestatud ja esitatud andmetele juurde pääseda.
- Töökodade usaldusväarsuse suurendamine (tulevase sõidumeerikute määruse IV peatükk, täpsemalt artikkel 19): töökodade heakskiitmise õigusraamistiku tugevdamisega, näiteks korrapäraste või etteteatamata auditeerimiste süsteemi ja huvide konfliktide tekke takistamise teel, suurendatakse töökodade usaldusväarsust ja vähendatakse pettuste ja manipuleerimise ohtu.
- Sanktsioonide ühtlustamise minimaalse taseme tagamine (tulevase sõidumeerikute määruse artikkel 37): kõnealuse minimaalse ühtlustamisega tagatakse, et ELi õigusaktides „väga tõsiste rikkumistena”⁹ ja „kõige raskemate rikkumistena”¹⁰ klassifitseeritud sõidumeeriku eeskirjade rikkumistest tulenevad riiklikes õigusaktides kõige kõrgema kategooria karistused.
- Kontrolliametnike koolitus (tulevase sõidumeerikute määruse artikkel 35): määrusega nõutakse, et liikmesriigid korraldaksid oma sõidumeerikute kontrollimise eest vastutavatele kontrolliametnikele piisava koolituse.
- Määruse (EÜ) nr 561/2006¹¹ reguleerimisala (artikkel 2): kõnealust meetet, mille kohaselt tehakse sõidumeeriku kasutamise kohustuse erand teatud sõidukitele, on soovitanud halduskoormust käsitlev sõltumatute huvirühmade kõrgetasemeline töörühm, mille eesistuja on Edmund Rüdiger Stoiber. Selle tulemusena on võimalik vähendada peamiselt VKEde halduskoormust.

Nõukogu määruse (EMÜ) nr 3821/85 läbivaatamine on samuti võimalus tekste ajakohastada ja ratsionaliseerida, näiteks esitades selged mõisted (tulevase sõidumeerikute määruse artikkel 2), muutes ekspertide töö tõhusamaks digitaalset sõidumeerikut kasutavate EList väljaspool asuvate riikide ekspertide kaasamise (tulevase sõidumeerikute määruse artikkel 41) ja andmekaitse õigusaktidele otsese viite lisamise teel (tulevase sõidumeerikute määruse artikkel 34).

⁹ Komisjoni direktiiv 2009/5/EÜ, 30. jaanuar 2009, millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2006/22/EÜ (mis käsitleb nõukogu määruste (EMÜ) nr 3820/85 ja (EMÜ) nr 3821/85 rakendamise miinimumtingimusi seoses autovedudega seotud sotsiaalõigusnormidega) III lisa, ELT L 29, 31.1.2009, lk 45–50.

¹⁰ 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.

¹¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 561/2006, 15. märts 2006, mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist ja millega muudetakse nõukogu määrusi (EMÜ) nr 3821/85 ja (EÜ) nr 2135/98 ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 3820/85, ELT L 102, 11.4.2006, lk 1.

3.2. Õiguslik alus

Käesoleva ettepaneku õiguslik alus on sama mis olemasoleval nõukogu määrusel (EMÜ) nr 3821/85, nimelt Euroopa Liidu toimimise lepingu artikkel 91.

3.3. Subsidiaarsuse põhimõte

Subsidiaarsuse põhimõtet kohaldatakse ettepaneku selles osas, mis ei kuulu Euroopa Liidu ainupädevusse.

Liikmesriigid ei suuda ettepaneku eesmärke täielikult saavutada järgmistel põhjustel. Autoveedu muutub oma olemuselt üha enam riikidevaheliseks. Rahvusvaheline autokaubaveedu moodustas 2006. aastal ligikaudu kolmandiku (s.o 612 miljardit tonnkilomeetrit) kogu autokaubaveost ELis. Kõnealuse valdkonna sotsiaalõigusnormid on määruse (EÜ) nr 561/2006 alusel ELi tasandil ühtlustatud ning kõnealustele õigusaktidele vastavuse kontrollimiseks peavad sõidumeerikud olema koostalitlusvõimelised liikmesriikide vahel. ELi autokaubaveo üha riikidevahelisemaks muutumise ja sotsiaalõigusnormide ühtlustatud laadi tõttu ei ole mõttekas pöörduda tagasi sõidumeerikute reguleerimise juurde riiklikul tasandil.

3.4. Proportsionaalsuse põhimõte

Ettepanek on proportsionaalsuse põhimõttega kooskõlas järgmistel põhjustel.

Ettepaneku üldine eesmärk on parandada sõidumeeriku süsteemi tõhusust ja tulemuslikkust. Kavandatavad meetmed on kõnealuste eesmärkide saavutamiseks proportsionaalsed, kuna nendega kaasneb juhtidele, ettevõtetele ja kontrolliorganitele sõidumeerikute kasutamisest tuleneva halduskoormuse ja kulude vähendamine. Meetmed ei ületa eesmärkide saavutamiseks vajalikke nõudeid.

3.5. Õigusakti valik

Kuna ettepanekuga muudetakse määrust, on valitud õigusakt samuti määrus. Praegu tehakse ettepanek muuta ainult nõukogu määruse (EMÜ) nr 3821/85 artikleid ja mitte selle tehnilisi lisasid. Pärast kõnealuse muutmismääruse vastuvõtmist konsolideeritakse õiguslik tekst koos lisadega kodifitseerimismenetluse käigus.

3.6. Euroopa Majanduspiirkond

Kavandatav õigusakt käsitleb EMP-d ja seega tuleks seda laiendada Euroopa Majanduspiirkonnale.

4. MÕJU EELARVELE

Ettepanekust ei tulene ELi eelarvele täiendavat kulu.

5. LIHTSUSTAMINE

Käesolev algatus aitab kaasa lihtsustamise eesmärkide saavutamisele. See jääb Euroopa Liidus halduskoormuse vähendamise tegevusprogrammi kohaldamisalasse ning on järelemeede ettepanekutele, mida toetab halduskoormust käsitlev sõltumatute huvirühmade

kõrgetasemeline töörühm, mille eesistuja on Edmund Rüdiger Stoiber. Ettepanku alusel võimaldatakse seega teatud ettevõtetele sõidumeerikute kasutamise kohustuse riiklikud erandid vähem kui 100 km vahemaade korral, nagu komisjon on teatanud oma teatises „Halduskoormuse vähendamise tegevusprogramm ELis – sektoripõhise vähendamise kavad ja 2009. aasta meetmed”¹².

¹² KOM(2009) 544(lõplik).

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS,

millega muudetakse nõukogu määrust (EMÜ) nr 3821/85 autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 561/2006

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,
võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artiklit 91,
võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,
olles edastanud õigusakti eelnõu riikide parlamentidele,
võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust¹³,
olles ära kuulunud Euroopa Liidu Regioonide Komitee seisukoha¹⁴,
pärast Euroopa andmekaitseinspektoriga konsulteerimist,
toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt
ning arvestades järgmist:

- (1) Nõukogu 20. detsembri 1985. aasta määrusega (EMÜ) nr 3821/85 autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta¹⁵ on kehtestatud sätted, mis käsitlevad sõidumeerikute konstruktsiooni, paigaldamist, kasutamist ja katsetamist. Seda on mitmel korral märkimisväärselt muudetud ning suurema selguse tagamiseks tuleks seega selle peamisi sätteid lihtsustada ja ümber struktureerida.
- (2) Kogemused on näidanud, et määruse (EMÜ) nr 3821/85 tulemusliku rakendamise tagamiseks tuleks täiustada teatud tehnilisi elemente ja kontrollimenetlusi.
- (3) Teatud sõidukitele on tehtud erand Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. märtsi 2006. aasta määruse (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)

¹³ ELT C, , lk ..

¹⁴ ELT C, , lk ..

¹⁵ EÜT L 370, 31.12.1985, lk 8.

nr 3820/85)¹⁶ sätete kohaldamisest. Sidususe tagamiseks peaks olema samuti võimalik arvata kõnealused sõidukid välja määruse (EMÜ) nr 3821/85 kohaldamisalast.

- (4) Määruse (EÜ) nr 561/2006 artiklis 13 sätestatud erinevate erandite vahel sidususe tagamiseks ja veoettevõtjate halduskoormuse vähendamiseks, järgides samal ajal kõnealuses määruses kehtestatud eesmärgi, tuleks vaadata läbi selle artikli 13 punktides d, f ja p sätestatud maksimaalsed lubatud vahemaad.
- (5) Asukoha andmete salvestamine võimaldab ebakõlade ja pettuste tuvastamiseks omavahel kontrollida sõiduaegu ja puhkeperioode. Ülemaailmse satelliitnavigatsioonisüsteemiga ühendatud sõidumeerikute kasutamine on kohane ja kulutõhus viis kõnealuste andmete automaatse salvestamise võimaldamiseks, et kontrolliametnike kontrollide ajal toetada, ja seega tuleks neid rakendada.
- (6) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. märtsi 2006. aasta direktiiviga 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,¹⁷ nõutakse, et liikmesriigid korraldaksid minimaalsel nõutud arvul teeäärseid kontrollide. Kaugside salvestusseadmete ja kontrolliasutuste vahel teeäärsete kontrollide eesmärgil lihtsustab sihipäraseid teeäärseid kontrollide, muutes võimalikuks veoettevõtjatele juhuslike kontrollide tegemisest tuleneva halduskoormuse vähendamise, ning seda tuleks seega rakendada.
- (7) Intelligentsete transpordisüsteemid võivad aidata lahendada Euroopa transpordipoliitika probleemid, näiteks suuremad autovedude mahud ja liiklusummikud ning üha suurem energiatarbimine. Seega tuleks sõidumeerikutes võimaldada standardiseeritud liidesed intelligentsete transpordisüsteemidega koostalitlusvõime tagamiseks.
- (8) Sõidumeerikute ja nende süsteemi turvalisus on usaldusväärsete andmete esitamise tagamiseks üliolulise tähtsusega. Tootjad peaksid seega sõidumeerikuid projekteerima, katsetama ja nende olulusringi vältel pidevalt kontrollima, et tuvastada turvaaukud, neid takistada ja leevendada.
- (9) Veel tüübikinnituseta sõidumeerikute töö käigus katsetamine võimaldab enne seadmete laialdast kasutuselevõttu neid tegelikes olukordades katsetada, mis omakorda võimaldab nende kiiremat täiustamist. Seega tuleks lubada töö käigus katsetamist, tingimusel et kõnealustes katsetes osalemist ja määruse (EÜ) nr 561/2006 järgimist seiratakse ja kontrollitakse tulemuslikult.
- (10) Paigaldajatel ja töökodadel on sõidumeerikute turvalisuses tähtis osa. Seega on kohane kehtestada nende kinnitamisele ja auditeerimisele teatud miinimumnõuded ning tagada, et välditakse huvide konflikte töökodade ja veoettevõtjate vahel.
- (11) Juhikaartide tõhusama kontrolli tagamiseks ning kontrolliametnike ülesannete lihtsustamiseks tuleks luua riiklikud elektroonilised registrid ning võimaldada kõnealuste registreerimise omavaheline ühendamine.

¹⁶ ELT L 102, 11.4.2006, lk 1.

¹⁷ ELT L 102, 11.4.2006, lk 35.

- (12) Kuna juhilubadega seotud pettuste ja väärkasutuse juhtumid on vähem tõenäolised kui juhikaartide korral, oleks sõidumeerikute süsteem usaldusväärsem ja tulemuslikum, kui juhikaardid oleks tulevikus juhilubadega ühendatud. See lähenemisviis vähendaks samuti juhtide halduskoormust, kes ei peaks enam kahte eraldi dokumenti taotlema, vastu võtma ja omama. Vastavalt sellele tuleks ette näha direktiivi 2006/126/EÜ muudatus.
- (13) Juhtide ja veoettevõtjate halduskoormuse vähendamiseks tuleks selgitada, et kirjalik igapäevaste või iganädalaste puhkeperioodide tõendusmaterjal ei ole vajalik. Kontrollide raames tuleks selle kohaselt puhkeperioodideks pidada neid ajavahemikke, mille kohta juhile ei ole tegevust märgitud.
- (14) Kontrolliametnikud on pidevalt vastamisi probleemidega tulenevalt sõidumeerikute muutmisest ja uutest manipuleerimise tehnikatest. Tõhusama kontrolli tagamiseks ja kõikjal Euroopa Liidus kontrolli lähenemisviiside ühtlustamise parandamiseks tuleks vastu võtta kontrolliametnike esma- ja jätkukoolituse ühine metoodika.
- (15) Sõidumeerikute andmete salvestamine ning samuti asukoha andmete salvestamiseks, kaugside kasutamiseks ja intelligentsete transpordisüsteemide liidese kasutuselevõtuks uute tehnoloogialahenduste väljatöötamine hõlmab isikuandmete töötlemist. Tuleb kohaldada Euroopa Liidu õigusakte, mis käsitlevad üksikisikute kaitset isikuandmete töötlemisel ja selliste andmete vaba liikumist, eelkõige Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. oktoobri 1995. aasta direktiivi 95/46/EÜ üksikisikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ja selliste andmete vaba liikumise kohta¹⁸ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 12. juuli 2002. aasta direktiivi 2002/58/EÜ, milles käsitletakse isikuandmete töötlemist ja eraelu puutumatus kaitset elektroonilise side sektoris¹⁹.
- (16) Autoveo siseturul ausa konkurentsi tagamiseks ning juhtidele ja veoettevõtjatele selge sõnumi edastamiseks tuleb „väga tõsiste“ rikkumistele (nagu on kirjeldatud komisjoni 30. jaanuari 2009. aasta direktiivis 2009/5/EÜ, millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2006/22/EÜ (mis käsitleb nõukogu määruste (EMÜ) nr 3820/85 ja (EMÜ) nr 3821/85 rakendamise miinimumtingimusi seoses autovedudega seotud sotsiaalõigusnormidega) III lisa²⁰) kohaldada kõige kõrgema kategooria sanktsioone, piiramata subsidiaarsuse põhimõtte kohaldamist.
- (17) Genfis 1. juulil 1970. aastal allkirjastatud ja Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni peasekretärile esitatud rahvusvahelisel autoveol töötava sõiduki meeskonna tööalase Euroopa kokkuleppe (sh selle kuue muudatuse) kohanduste tulemusena on IB lisa viidatud sõidumeerikute kasutamine muudetud kohustuslikuks kolmandatest riikidest naaberriikides registreeritud sõidukite korral. Kuna kõnealused riigid on otseselt mõjutatud sõidumeerikute kõnealuse määrusega kehtestatud muudatustest, peaks neil olema võimalus tehnilisi küsimusi käsitlevates aruteludes osaleda. Sellest tulenevalt tuleks luua sõidumeerikufoorum.
- (18) Tehnika arengu peegeldamiseks tuleks kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 delegeerida komisjonile õigusaktide vastuvõtmise volitus I, IB ja II lisa kohandamiseks tehnika arenguga ning IB lisa täiendamiseks tehniliste kirjeldusega,

¹⁸ EÜT L 281, 23.11.1995, lk 31–50.

¹⁹ EÜT L 201, 31.7.2002, lk 37–47.

²⁰ ELT L 29, 31.1.2009, lk 45–50.

mis on vajalikud asukoha andmete automaatseks salvestamiseks, kaugside võimaldamiseks ning intelligentsete transpordisüsteemide liidese tagamiseks. Seega on eriti tähtis, et komisjon korraldaks oma ettevalmistava töö ajal asjakohased konsulteerimised, sh eksperditasandil. Komisjon peaks delegeeritud õigusaktide ettevalmistamisel ja koostamisel tagama samal ajal, tähtaegade piires ja kohaselt asjakohaste dokumentide edastamise Euroopa Parlamendile ja nõukogule.

- (19) Kõnealuse määruse rakendamise eesmärgil töö käigus katsetamise, liikmesriikide vahel juhikaartide teabe elektroonilise vahetamise ning kontrolliametnike koolitamise ühtsete tingimuste tagamiseks tuleb komisjonile rakendusvolitused üle anda. Kõnealuseid volitusi tuleks kasutada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrusega (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisvolituste teostamise suhtes²¹.
- (20) Töö käigus katsetamiseks ning kõnealuste katsete seireks kasutatavate vormide koostamise ning samuti kontrolliametnike esma- ja jätkukoolituse meetodika väljatöötamise menetluste vastuvõtmiseks tuleks kasutada nõuandemenetlust.
- (21) Liikmesriikide vahel juhikaartide teabe elektroonilise vahetamise tehniliste kirjelduste vastuvõtmiseks tuleks kasutada läbivaatamismenetlust.
- (22) Seetõttu tuleks määrust (EMÜ) nr 3821/85 vastavalt muuta,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Nõukogu määrust (EMÜ) nr 3821/85 muudetakse järgmiselt.

1) Artiklid 1 kuni 21 asendatakse järgmiste artiklitega:

„I PEATÜKK

Põhimõtted ja reguleerimisala

Artikkel 1

Teema ja põhimõte

Käesoleva määrusega sätestatakse nõuded autovedudel kasutatavate sõidumeerikute konstruktsioonile, paigaldamisele, kasutamisele ja katsetamisele eesmärgiga kontrollida vastavust määrusele (EÜ) nr 561/2006, direktiivile 2002/15/EÜ²² ja nõukogu direktiivile 92/6/EMÜ²³.

²¹ ELT L 55, 28.2.2011, lk 13–18.

²² EÜT L 80, 23.3.2002, lk 35–39.

²³ EÜT L 57, 2.3.1992, lk 27.

Sõidumeerikute konstruktsioon, paigaldus, kasutamine ja katsetamine vastavad käesoleva määruse nõuetele.

Artikkel 2
Mõisted

1. Käesolevas määruses kasutatakse määruse (EÜ) nr 561/2006 artiklis 4 sätestatud mõisteid.
2. Lisaks lõikes 1 viidatud mõistetele kehtivad käesoleva määruse puhul järgmised mõisted:
 - (a) „sõidumeerik” – maantee sõidukitesse paigaldamiseks ette nähtud seadmed, mida kasutatakse kõnealuste sõidukite liikumist ja nende juhtide teatud tööaegu käsitlevate andmete automaatseks või poolautomaatseks kuvamiseks, salvestamiseks, väljatrükkimiseks, säilitamiseks ja esitamiseks;
 - (b) „sõiduki seade” – sõidumeerik ilma liikumisanduri ja liikumisandurit ühendavate juhtmeteta. Sõiduki seade võib olla üksikseade või sõidukisse paigutatud mitu seadet, kui need vastavad käesolevas määruses kehtestatud turvanõuetele;
 - (c) „liikumisandur” – sõidumeeriku osa, mis edastab sõiduki kiirust ja/või läbitud vahemaad kirjeldava signaali;
 - (d) „sõidumeerikukaart” – kiipkaart, mis on mõeldud sõidumeerikuga kasutamiseks ja mis võimaldab sõidumeerikul tuvastada kaardiomaniku rolli ning andmete ülekande ja säilitamise eesmärki;
 - (e) „salvestusleht” – registreeritud andmete vastuvõtmiseks ja säilitamiseks mõeldud leht, mis pannakse I lisas viidatud sõidumeerikusse ja millele sõidumeeriku märgistusseadmed kannavad pidevalt salvestatava teabe;
 - (f) „juhikaart” – liikmesriigi ametiasutuste poolt konkreetsele juhile väljastatud sõidumeerikukaart, mille abil on võimalik juhti tuvastada ja mis võimaldab juhi tegevuse andmete salvestamist;
 - (g) „kontrollikaart” – liikmesriigi ametiasutuste poolt riiklikule pädevale kontrolliasutusele väljastatud sõidumeerikukaart, mille abil on võimalik kontrollorganit ning variandina kontrolliametnikku tuvastada ning mis võimaldab juurdepääsu mällu salvestatud andmetele või juhikaardi andmetele ja mis võimaldab neid lugeda, printida ja/või alla laadida;
 - (h) „ettevõttekaart” – liikmesriigi ametiasutuste poolt selliste sõidukite, millele on paigaldatud sõidumeerikud, omanikele või valdajatele väljastatud sõidumeerikukaart, mis võimaldab omanikku või valdajat tuvastada ning võimaldavad kuvada, alla laadida ja printida kõnealuse omaniku või valdaja lukustatud sõidumeerikusse salvestatud andmeid;
 - (i) „töökojakaart” – liikmesriigi ametiasutuste poolt sõidumeerikute tootjale, paigaldajale, sõiduki tootjale või kõnealuses liikmesriigis tunnustatud töökojale

väljastatud sõidumeerikukaart, mis võimaldab kaardiomaniku tuvastamist ja salvestusseadme katsetamist, kalibreerimist ja/või sealt andmete allalaadimist;

- (j) „igapäevane tööaeg” – ajavahemik, mis hõlmab sõiduaega, kõiki muid tööaegu, valmisoleku aegu, tööpause ja puhkeperioode, mis ei ületa üheksat tundi.

Artikkel 3 *Reguleerimisala*

1. Sõidumeerik paigaldatakse liikmesriigis registreeritud sõidukitesse, mida kasutatakse reisijate või kauba veoks maanteedel, mis kuuluvad määruse (EÜ) nr 561/2006 kohaldamisalasse, ning neid kasutatakse nimetatud sõidukites.
2. Liikmesriigid võivad kehtestada käesoleva määruse kohaldamisel erandi määruse (EÜ) nr 561/2006 artikli 13 lõigetes 1 ja 3 osutatud sõidukitele.
3. Pärast komisjonilt loa saamist võivad liikmesriigid kehtestada käesoleva määruse kohaldamisel erandi määruse (EÜ) nr 561/2006 artikli 14 lõikes 1 osutatud vedudel kasutatavatele sõidukitele.

Liikmesriigid võivad kehtestada käesoleva määruse kohaldamisel erandi määruse (EÜ) nr 561/2006 artikli 14 lõikes 2 osutatud vedudel kasutatavatele sõidukitele; nad peavad sellest viivitamatult komisjonile teada andma.

4. Riiklike vedude puhul võivad liikmesriigid nõuda sõidumeeriku paigaldamist ja selle kasutamist käesoleva määruse kohaselt mis tahes sõidukil, millele lõike 1 alusel sõidumeeriku paigaldamist ja kasutamist ei nõuta.

II PEATÜKK

Salvestuse kiipseadmed

Artikkel 4 *Asukoha andmete salvestamine*

Asukoha andmed salvestatakse, et võimaldada igapäevase tööaja algus- ja lõpp-punkti kindlaksmääramist. Sel eesmärgil tuleb esimest korda kasutusele võetavatele sõidukitele [48 kuu möödumisel käesoleva määruse jõustumisest] paigaldada sõidumeerikud, mis on ühendatud ülemaailmse satelliitnavigatsioonisüsteemiga (GNSS).

Komisjonile antakse artikliga 39 kooskõlas delegeeritud õigusaktide vastuvõtmise volitus IB lisa täiendamiseks üksikasjalike tehniliste kirjeldustega, mis on vajalikud sõidumeerikus ülemaailmsest satelliitnavigatsioonisüsteemist saadud asukohaandmete töötlemise võimaldamiseks.

Artikkel 5
Kaugside kontrolli eesmärgil

1. Pädevate kontrolliasutuste tehtavate sihipäraste teeäärsete kontrollide lihtsustamiseks peavad esimest korda kasutusele võetavatesse sõidukitesse [48 kuu möödumisel käesoleva määruse jõustumisest] paigaldatavad sõidumeerikud võimaldama sõiduki liikumise ajal sidet kõnealuste ametiasutustega.
2. Side luuakse sõidumeerikuga ainult juhul, kui kontrolliasutuse seadmed seda nõuavad. Side on turvaline andmete terviklikkuse ning salvestus- ja kontrolliseadmete autentimise eesmärgil.
3. Side ajal vahetatavad andmed on piiratud ainult andmetega, mis on vajalikud sihipäraste teeäärsete kontrollide tegemiseks. Juhi isikut, juhi tegevusi ja kiirust käsitlevaid andmeid ei edastata.
4. Vahetatud andmeid kasutatakse ainult käesolevale määrusele ja määrusele (EÜ) nr 561/2006 vastavuse kontrollimiseks. Neid ei edastata muudele isikutele peale kontrolliasutuste.
5. Kontrolliasutused võivad andmed salvestada ainult teeäärse kontrolli kestuse ajaks ning need kustutatakse hiljemalt kaks tundi pärast kontrolli lõppu.
6. Sõiduki omanik või valdaja vastutab juhi kaugside võimalusest teavitamise eest.
7. Pädev kontrolliasutus võib otsustada vahetatud andmete alusel sõidukit ja sõidumeerikut kontrollida.
8. Komisjonile antakse volitus artikliga 39 kooskõlas delegeeritud õigusaktide vastuvõtmiseks, et täiendada IB lisa üksikasjalike tehniliste kirjeldustega, mis on vajalikud kaugside võimaldamiseks sõidumeerikute ja pädevate kontrolliasutuste vahel, nagu on käesolevas artiklis sätestatud.

Artikkel 6
Intelligentsed transpordisüsteemid

1. IB lisa viidatud sõidumeerikud on koostalitlusvõimelised Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2010/40/EL (mis käsitleb raamistikku intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmiseks maanteetranspordis ja liideste jaoks teiste transpordiliikidega)²⁴ artiklis 4 kirjeldatud intelligentsete transpordisüsteemide rakendustega.
2. Lõike 1 kohaldamiseks paigaldatakse esimest korda kasutusele võetavatele sõidukitele [48 kuu möödumisel käesoleva määruse jõustumisest] sõidumeerikud, mis on varustatud ühtlustatud liidesega, mis võimaldab salvestatud või esitatud andmeid kasutada intelligentsete transpordisüsteemide rakendustes.

²⁴ ELT L 207, 6.8.2010, lk 1.

3. Komisjonile antakse volitus kooskõlas artikliga 39 delegeeritud õigusaktide vastuvõtmiseks, et täiendada IB lisa liidese, juurdepääsuõiguste ja selliste andmete loetelu, millele juurdepääsu lubatakse, kirjeldustega.

III PEATÜKK

Tüübikinnitus

Artikkel 7 Rakendused

1. Toojad või nende esindajad esitavad sõiduki seadme, liikumisanduri, salvestuslehe mudeli või sõidumeerikukaardi ELi tüübikinnitus taotluse igas liikmesriigis selleks volitatud tüübikinnitus ametiasutustele.
2. Liikmesriigid annavad komisjonile teada lõike 1 alusel volitatud ametiasutuste nime ja kontaktandmed. Komisjon avaldab volitatud tüübikinnitus ametiasutuste loetelu oma veebisaidil.
3. Tüübikinnitus taotlusega on kaasas kohased kirjeldused ja sertifikaadid, millele on viidatud IB lisa VIII jaotises. Komisjon määrab sõltumatud hindajad, kes esitavad turbesertifikaadi.
4. Mis tahes ühe sõiduki seadme, liikumisanduri, salvestuslehe mudeli või sõidumeerikukaardi tüübi kohta ei tohi esitada taotlust rohkem kui ühest liikmesriigist.

Artikkel 8 Tüübikinnitus andmine

Liikmesriik annab ELi osa tüübikinnitus mis tahes sõiduki seadme, liikumisanduri, salvestuslehe mudeli või sõidumeerikukaardi tüübile, mis vastab I või IB lisa sätetatud nõuetele, kui liikmesriik saab kontrollida, et tootmismudelid vastavad kinnitatud tüübile.

Kinnitatud mudeli mis tahes muudatused või lisandused peavad saama ELi lisatüübikinnitus liikmesriigilt, kes andis välja ELi algse tüübikinnitus.

Artikkel 9 Tüübikinnitusmärk

Liikmesriik väljastab taotlejale II lisa nimetatud mudelile vastava ELi tüübikinnitusmärgi sõiduki seadme, liikumisanduri, salvestuslehe mudeli või sõidumeerikukaardi igale tüübile, mille ta artikli 8 alusel heaks kiidab.

Artikkel 10
Kinnitamine või keeldumine

Pädevad asutused liikmesriigis, kus tüübikinnituse taotlus on esitatud, saavad iga kinnitatava sõiduki seadme, liikumisanduri, salvestuslehe mudeli või sõidumeerikukaardi tüübi kohta teiste liikmesriikide ametiasutustele ühe kuu jooksul tüübikinnitustunnistuse, millega on kaasas asjakohaste tehniliste kirjelduste koopiad.

Kui pädevad asutused tüübikinnituse taotlust heaks ei kiida, siis annavad nad muude liikmesriikide ametiasutustele teada, et kinnitamisest on keeldutud ning edastavad oma otsuse põhjendused.

Artikkel 11
Seadmete vastavus tüübikinnitusele

1. Kui artikli 8 kohaselt ELi tüübikinnituse andnud liikmesriik leiab, et teatavad tema väljastatud ELi tüübikinnitusmärgi kandvad sõiduki seadmed, liikumisandurid, salvestuslehed või sõidumeerikud ei vasta tema kinnitatud tüübinaidisele, võtab ta vajalikud meetmed tagamaks, et tootmismudelid vastaksid kinnitatud tüübinaidisele. Võetud meetmed võivad vajaduse korral viia ELi tüübikinnituse tühistamiseni.
2. ELi tüübikinnituse andnud liikmesriik tühistab tüübikinnituse, kui tüübikinnituse saanud sõiduki seade, liikumisandur, salvestusleht või sõidumeerik ei vasta käesolevale määrusele või kui selle kasutamise käigus avaldub mis tahes üldine defekt, mille tõttu ei ole võimalik seda kavandatud eesmärgil kasutada.
3. Kui ELi tüübikinnituse andnud liikmesriik on saanud teiselt liikmesriigilt lõigetes 1 ja 2 osutatud juhtumi kohta teatise, võtab ta pärast konsulteerimist selle liikmesriigiga nendes lõigetes sätestatud meetmeid, kui lõikes 5 ei sätestata teisiti.
4. Lõikes 2 märgitud juhtumi tuvastanud liikmesriik võib keelata sõiduki seadmete, liikumisandurite, salvestuslehtede või sõidumeerikute turuleviimise ja kasutuselevõtu kuni täiendava teatamiseni. Sama kehtib lõikes 1 nimetatud juhtumite puhul seoses ELi esmataatlusest vabastatud sõiduki seadmete, liikumisandurite, salvestuslehtede või sõidumeerikutega, kui valmistaja pärast nõuetekohast hoiatust ei vii seadmeid vastavusse kinnitatud mudeliga või käesoleva määruse nõuetega.

Igal juhul teatavad liikmesriikide pädevad asutused üksteisele ja komisjonile ühe kuu jooksul mis tahes ELi tüübikinnituse tühistamisest või muudest lõigete 1, 2 ja 3 alusel võetud meetmetest ning esitavad kohased põhjendused.

5. Kui ELi tüübikinnituse andnud liikmesriik vaidlustab lõigetes 1 või 2 osutatud juhtumid, millest talle on teatatud, peavad asjaomased liikmesriigid püüdma vaidluse lahendada ning teavitama olukorrast komisjoni.

Kui liikmesriigid ei ole nelja kuu jooksul alates lõikes 3 osutatud teatise esitamisest jõudnud kokkuleppele, võtab komisjon, olles konsulteerinud kõigi liikmesriikide ekspertidega ja kaalunud kõiki asjaomaseid tegureid, näiteks majanduslikke ja tehnilisi, kuue kuu jooksul kõnealuse neljakuulise ajavahemiku möödumisest vastu otsuse, mis edastatakse asjaomastele ja samal ajal ka teistele liikmesriikidele. Komisjon sätestab iga juhtumi puhul oma otsuse rakendamise tähtaja.

Artikkel 12
Salvestuslehtede kinnitamine

1. Salvestuslehe mudeli ELi tüübikinnitustaotluse esitaja näitab oma taotluses ära, millist tüüpi I lisas viidatud sõidumeeriku(te)s kasutamiseks on kõnealune salvestusleht ette nähtud, ning esitab salvestuslehe katsetamiseks sobivat tüüpi sõidumeerikud.
2. Iga liikmesriigi pädevad asutused näitavad salvestuslehe mudeli tüübikinnitustunnistel ära, millist tüüpi I lisas viidatud sõidumeeriku(te)l seda salvestuslehe mudelit kasutada võib.

Artikkel 13
Keeldumisotsuste põhjendus

Kõik käesoleva määruse alusel tehtud otsused sõiduki seadme, liikumisanduri, salvestuslehe mudeli või sõidumeerikukaardi tüübikinnitusest keeldumise või selle tühistamise kohta peavad sisaldama üksikasjalikke põhjendusi keeldumise või tühistamise aluste kohta. Sellisest otsusest teatatakse asjaomasele isikule ning samal ajal informeeritakse teda õiguskaitsevahenditest, mida ta liikmesriikide seaduste alusel kasutada saab, ning selliste õiguskaitsevahendite kasutamise tähtaegadest.

Artikkel 14
Tüübikinnitusega sõidumeerikute tunnustamine

Ükski liikmesriik ei tohi ühegi sõidumeerikuga varustatud sõiduki registreerimisest keelduda ega keelata sõiduki kasutuselevõtmist või kasutamist põhjustel, et sõidukile on paigaldatud nimetatud seade, kui seadmed kannavad artiklis 9 osutatud ELi tüübikinnitusmärki ning artikli 17 lõikes 4 osutatud paigaldustahvlit.

Artikkel 15
Turvalisus

1. Tootjad projekteerivad, katsetavad ja kontrollivad sõiduki seadmeid, liikumisandureid ja sõidumeerikukaarte, mis on tootmisse võetud, et leida toote olelusringi vältel tekkivaid haavatavusi ning takistada või leevendada nende võimalikku ärakasutamist.
2. Sel eesmärgil esitavad tootjad asjakohased dokumendid artikli 7 lõikes 3 viidatud sõltumatule hindajale haavatavuse analüüsi tegemiseks.
3. Sõltumatud hindajad teevad sõiduki seadmete, liikumisandurite ja sõidumeerikukaartide ligipääsetavuse katsed eesmärgiga veenduda selles, et teadaolevaid haavatavusi ei saa avalikkusele kättesaadavat teavet omavad isikud ära kasutada.

Artikkel 16
Katsed töö käigus

1. Liikmesriigid võivad lubada selliste sõidumeerikute töö käigus katsetamist, millel veel tüübikinnitust ei ole. Liikmesriigid tunnustavad vastastikku ühe liikmesriigi töö käigus katsetamiseks antud lubasid.
2. Töö käigus katsetamisel osalevad juhid ja veoettevõtjad vastavad määruse (EÜ) nr 561/2006 nõuetele. Kõnealuse vastavuse tõendamiseks järgivad juhid artikli 31 lõikes 2 sätestatud menetlust.
3. Komisjon võib vastu võtta rakendusakte töö käigus katsetamisel järgitavate menetluste ja kõnealuste katsetamiste seireks kasutatavate vormide sätestamiseks. Kõnealused rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 40 lõikes 2 viidatud nõuandemenetlusega.

IV PEATÜKK

Paigaldamine ja kontroll

Artikkel 17
Paigaldamine ja parandamine

1. Sõidumeerikuid võivad paigaldada või parandada ainult selleks otstarbeks kooskõlas artikliga 19 liikmesriigi pädeva asutuse kinnituse saanud paigaldajad või töökojad.
2. Paigaldajad või töökojad paigaldavad sõidumeerikule plommid pärast selle korrakohase toimimise kontrollimist ning eelkõige selle kontrollimist, et ükski manipuleerimiseseade ei saa salvestatud andmeid kohandada ega muuta.
3. Tunnustatud paigaldaja või töökoda paneb lisatavale plommile erimärgi ning lisaks sellele sisestab IB lisa viidatud sõidumeeriku kohta autentimise kontrolli tegemise elektroonilised turvaandmed. Iga liikmesriigi pädevad asutused peavad kasutatavate märkide ja elektrooniliste turvaandmete ning tunnustatud töökodade ja väljastatud paigaldajakaartide registrit.
4. Tõendamaks sõidumeeriku paigaldamist käesoleva määruse nõuete kohaselt, lisatakse I ja IB lisa sätete kohane paigaldustahvel.
5. Plommi eemaldavad ainult lõikes 1 viidatud pädevate asutuste tunnustatud paigaldajad või töökojad või kontrolliametnikud või need eemaldatakse I lisa V jaotise punktis 4 või IB lisa V jaotise punktis 3 kirjeldatud tingimustel.

Artikkel 18
Sõidumeerikute kontrollid

Tunnustatud töökojad kontrollivad sõidumeerikuid regulaarselt. Regulaarsed kontrollid tehakse vähemalt iga kahe aasta tagant.

Töökoda koostab kontrolliaruande juhtudel, kui tuleb parandada sõidumeeriku toimimise ebakõlasid, kas perioodilise kontrolli või riikliku pädeva asutuse erinõudmisel tehtud kontrolli tulemusena. Töökojad koostavad loetelu kõikidest koostatud kontrolliaruannetest.

Töökoda säilitab kontrolliaruandeid vähemalt kahe aasta jooksul aruande koostamise kuupäevast. Pädeva asutuse taotluse korral esitavad töökojad kõnealuse ajavahemiku vältel tehtud kontrollide ja kalibreerimiste aruanded.

Artikkel 19 *Paigaldajate ja töökodade tunnustamine*

1. Liikmesriigid tunnustavad, kontrollivad regulaarselt ja sertifitseerivad sõidumeerikute paigaldamisi, ülevaatusi, katselisi kontrole ja parandustöid tegevaid paigaldajaid ja töökodasid.
2. Liikmesriigid tagavad, et paigaldajad ja töökojad on pädevad ja usaldusväärsed. Sel eesmärgil kehtestavad ja avaldavad nad selgete riiklike menetluste komplekti ning tagavad, et täidetakse järgmised miinimumkriteeriumid:
 - (a) töötajatel on kohane koolitus;
 - (b) asjakohaste katsete tegemiseks ja ülesannete täitmiseks vajalikud seadmed on saadaval;
 - (c) paigaldajatel ja töökodadel on hea maine.
3. Paigaldajate või töökodade auditid tehakse järgmiselt:
 - (a) tunnustatud paigaldajatele või töökodadele kohaldatakse töökojas sõidumeeriku käsitlemisel kohaldatava menetluse iga-aastast auditit. Audit keskendub eelkõige võetud turvameetmetele ning töökojakaartide käsitlemisele;
 - (b) samuti korraldatakse tunnustatud paigaldajate või töökodade etteteatamata tehnilisi auditeid, et kontrollida tehtavaid kalibreerimisi ja paigaldusi. Kõnealused kontrollid hõlmavad aastas vähemalt 10 % tunnustatud töökodadest.
4. Liikmesriigid võtavad kohaseid meetmeid paigaldajate või töökodade ning autoveo-ettevõtjate vahelise huvide konflikti tekke vältimiseks. Eelkõige ei lubata ise tunnustatud paigaldaja või töökojana töötavatel veoettevõtjatel paigaldada ja kalibreerida sõidumeerikuid oma enda sõidukites.
5. Liikmesriikide pädevad asutused edastavad komisjonile tunnustatud paigaldajate ja töökodade ning nendele väljastatud kaartide loetelud ning samuti märkide koopiad ja muude dokumentide koopiad, mis sisaldavad kasutatud elektrooniliste turvaandmetega seotud teavet. Komisjon avaldab tunnustatud paigaldajate ja töökodade loetelud oma veebisaidil.
6. Liikmesriigid tühistavad kas ajutiselt või jäädavalt nende paigaldajate tunnustuse, kes ei täida oma kohustusi käesoleva määruse raames.

Artikkel 20
Töökojakaardid

1. Töökojakaartide halduskehtivuse aeg ei ole pikem kui üks aasta.
2. Kui töökojakaarti tuleb pikendada, see saab viga, selles tekivad tõrked, see kaob või varastatakse, siis väljastab ametiasutus asenduskaardi viie tööpäeva jooksul vastavasisulise üksikasjaliku taotluse laekumisest. Kaardi väljastanud ametiasutus peab kadunud, varastatud või defektsete kaartide registrit.
3. Kui liikmesriik tühistab paigaldaja või töökoja tunnustuse, nagu on sätestatud artiklis 19, siis tühistab ta samuti sellele väljastatud töökojakaardid.
4. Liikmesriik võtab kõik meetmed, mis on vajalikud tunnustatud paigaldajatele ja töökodadele jaotatud töökojakaartide võltsimise takistamiseks.

V PEATÜKK

Juhikaardid

Artikkel 21
Juhikaartide väljastamine

1. Juhikaart väljastatakse, kui juht esitab taotluse oma tavapärase elukoha liikmesriigi pädevale asutusele. See väljastatakse ühe kuu jooksul taotluse laekumisest pädevale asutusele.
2. Käesolevas artiklis tähendab „tavapärane elukoht” kohta, kus isik vähemalt 185 päeva kalendriaastast tulenevalt isiklikest või ametialastest sidemetest tavapäraselt elab, kui isikul ametialased sidemed puuduvad, siis tulenevalt isiklikest sidemetest, mis näitavad tihedaid sidemeid kõnealuse isiku ja tema elukoha vahel; siiski peetakse isiku, kelle ametialased sidemed on isiklikest sidemetest erinevas kohas ja kes sellest tulenevalt elab erinevates kohtades, mis asuvad kahes või enamas liikmesriigis, tavapäraseks elukohaks tema isiklike sidemete kohta, kui kõnealune isik sinna regulaarselt tagasi pöördub. Kõnealust viimast tingimust ei ole vaja kohaldada, kui isik elab liikmesriigis tähtjalise ülesande täitmiseks.
3. Juhid esitavad tõendusmaterjali oma tavapärase elukoha kohta, näiteks oma isikutunnistuse või mis tahes muu kehtiva dokumendi. Juhikaardi väljastanud liikmesriigi pädevad asutused võivad nad nõuda mis tahes täiendavat teavet või tõendusmaterjali, kui nad kahtlevad tavapärase elukoha kinnituse kehtivuses või soovivad teha teatavat konkreetset kontrolli.
4. Kaardi väljastava liikmesriigi pädevad asutused võtavad kohased meetmed selle tagamiseks, et taotlejal ei ole juba kehtivat juhikaarti ning isikustavad juhikaardi kooskõlas IB lisa sätetega.
5. Halduslikel eesmärkidel ei kehti juhikaart rohkem kui viis aastat.

6. Kehtivat juhikaarti ei tühistata ega peatata, v.a juhul kui liikmesriigi pädevad asutused leiavad, et kaart on võltsitud või juht kasutab kaarti, mis ei ole tema oma, või kui kaart on saadud valetunnistuste ja/või võltsitud dokumentide alusel. Kui kõnealused peatamise või tühistamise meetmed võtab liikmesriik, mis kaarti ei väljastanud, siis tagastab viimane kaardi selle väljastanud liikmesriigi ametiasutustele, märkides selle tagastamise põhjused.
7. Juhikaardid väljastatakse ainult taotlejatele, kelle suhtes kohaldatakse määrust (EÜ) nr 561/2006.
8. Liikmesriigid võtavad kõik vajalikud meetmed, et takistada juhikaartide võltsimist.

Artikkel 22
Juhikaartide kasutamine

1. Juhikaart on isiklik dokument.
2. Juhil ei tohi olla rohkem kui üks kehtiv juhikaart ning ta tohib seda kasutada ainult oma isikliku juhikaardina. Juht ei kasuta defektset või aegunud juhikaarti.

Artikkel 23
Juhikaartide uuendamine

1. Kui juht soovib oma juhikaarti uuendada, siis esitab ta taotluse oma tavapärase elukoha liikmesriigi pädevatele asutustele hiljemalt 15 tööpäeva enne kaardi aegumise kuupäeva.
2. Kui tavapärase elukoha ametiasutused ei ole samad mis kaardi väljastanud ametiasutused ja kui viimastele esitatakse taotlus juhikaardi uuendamiseks, siis teavitavad nad vana kaardi väljastanud ametiasutusi vana kaardi uuendamise põhjustest.
3. Kui uuendamise taotlus esitatakse kaardi kohta, mille aegumiskuupäev läheneb, siis väljastab pädev asutus uue kaardi enne aegumiskuupäeva, kui taotlus saadeti lõikes 1 sätestatud tähtaegade piires.

Artikkel 24
Varastatud, kaotatud või defektsed juhikaardid

1. Kaardi väljastanud ametiasutus säilitab väljastatud, varastatud, kaotatud või defektsete juhikaartide andmed vähemalt nende haldusliku kehtivuse ajal.
2. Kui juhikaart on kahjustatud või kui tekib selle tõrge, siis juht tagastab kaardi oma tavapärase elukoha liikmesriigi pädevale asutusele. Juhikaardi vargusest tuleb varguse toimumise riigi pädevale asutusele ametlikult teatada.
3. Juhikaardi kaotamisest tuleb kaardi väljastanud liikmesriigi pädevatele asutustele ja tavapärase elukoha liikmesriigi pädevatele asutustele (kui see on erinev) ametlikult teatada.

4. Kui juhikaart saab viga, tekib selle tõrge või see kaob või varastatakse, siis esitab juht seitsme kalendripäeva jooksul selle asendamise taotluse tavapärase elukoha liikmesriigi pädevatele asutustele. Kõnealused asutused väljastavad asenduskaardi viie tööpäeva jooksul pärast vastava üksikasjaliku taotluse laekumist.
5. Lõikes 4 sätestatud tingimustel võib juht jätkata juhtimist ilma juhikaardita maksimaalselt 15 kalendripäeva või pikema aja vältel, kui see on vajalik sõiduki tagasijõudmiseks töökoha territooriumile, tingimusel et tal on võimalik tõestada juhikaardi esitamise või kasutamise võimatust sellel ajal.

Artikkel 25

Juhikaartide vastastikune tunnustamine ja vahetamine

1. Liikmesriikide väljastatud juhikaarte tunnustatakse vastastikku.
2. Kui liikmesriigi väljastatud kehtiva juhikaardi omanik on asunud tavapäraselt elama muus liikmesriigis, siis võib ta esitada taotluse oma kaardi vahetamiseks võrdväärse juhikaardi vastu. Kaarti vahetava liikmesriigi kohustus on kontrollida, kas esitatav kaart veel kehtib.
3. Kaarti vahetav liikmesriik tagastab vana kaardi selle väljastanud liikmesriigi ametiasutusele ning annab teada tagastamise põhjused.
4. Kui liikmesriik asendab või vahetab juhikaardi, siis registreeritakse kõnealuses liikmesriigis nimetatud asendamine või vahetamine ning mis tahes edasised asendamis- või vahetamis-.

Artikkel 26

Juhikaartide teabe elektrooniline vahetamine

1. Tagamaks, et taotlejal ei ole juba kehtivad juhikaarti, millele on viidatud artikli 21 lõikes 4, peavad liikmesriigid riiklikke elektroonilisi registreid, mis sisaldavad järgmist teavet juhikaartide kohta, vähemalt nende haldusliku kehtivuse ajavahemikuga võrdväärse ajavahemiku vältel:
 - juhi ees- ja perekonnanimi;
 - juhi sünnikuupäev ja sünnikoht;
 - juhiloa number ja juhiloa väljastamise riik (vajaduse korral);
 - juhiloa olek.
2. Komisjon ja liikmesriigid võtavad kõik vajalikud meetmed, et tagada elektrooniliste registreite omavaheline ühendus ja juurdepääsetavus kogu Euroopa Liidus.
3. Juhikaardi väljastamisel, uuendamisel või asendamisel kontrollivad liikmesriigid elektrooniliste andmete vahetamise abil, et juhil ei ole juba muud kehtivat juhikaarti. Vahetatavad andmed on piiratud selle kontrolliks vajalike andmetega.

4. Kontrolliametnikud võivad saada juurdepääsu elektroonilisele registrile juhikaardi andmete kontrollimiseks.
5. Komisjon võtab vastu rakendusaktid selliste ühiste menetluste ja tehniliste kirjelduste sätestamiseks, mis on vajalikud lõikes 2 viidatud omavahelise ühenduse loomiseks, sh vahetatavate andmete vorming, riiklike elektrooniliste registritega toimuva elektroonilise teabevahetuse tehnilised menetlused, juurdepääsu menetlused ja turbemehhanismid. Kõnealused rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 40 lõikes 3 viidatud uurimismenetlusega.

Artikkel 27

Juhikaartide integreerimine juhilubadega

Juhikaarte väljastatakse kooskõlas käesoleva peatüki sätetega kuni 18. jaanuarini 2018. Alates 19. jaanuarist 2018 ühendatakse juhikaardid juhilubadega ning neid väljastatakse, uuendatakse, vahetatakse ja asendatakse kooskõlas direktiivi 2006/126/EÜ sätetega.

VI PEATÜKK

Seadme kasutamine

Artikkel 28

Sõidumeeriku nõuetekohane kasutamine

1. Veoettevõtja, sõiduki omanik ja juhid tagavad sõidumeeriku ja juhikaardi korrakohase toimimise ning nõuetekohase kasutamise, kui juht peab sõitma IB lisas viidatud sõidumeerikuga varustatud sõidukiga.
2. Salvestuslehele kantud andmete, sõidumeerikule või juhikaardile salvestatud andmete või IB lisas viidatud sõidumeerikust väljatrükitud andmete võltsimine, varjamine, esitamise takistamine või hävitamine on keelatud. Keelatud on ka sõidumeeriku, salvestuslehe või juhikaardi mis tahes manipuleerimine, mille tulemus võiks olla andmete ja/või prinditud andmete võltsimine, esitamise takistamine või hävitamine. Ühtegi sellisel eesmärgil kasutatavat seadet ei tohi sõidukis olla.
3. Sõidukitesse ei tohi paigaldada rohkem kui ühte sõidumeeriku komplekti, v.a artiklis 16 viidatud töö käigus katsetamise eesmärgil.
4. Liikmesriigid keelavad selliste seadmete tootmise, levitamise, reklaamimise ja/või müügi, mis on ehitatud ja/või kavandatud sõidumeerikute manipuleerimiseks.

Artikkel 29

Ettevõtte vastutus

1. Veoettevõtja annab selliste sõidukite, millele on paigaldatud I lisas viidatud sõidumeerik, juhtidele piisava arvu salvestuslehti, pidades silmas lehtede isiklikku olemust, tööaja pikkust ning võimalikku kohustust asendada need lehed, mis on

rikutud või mille on volitatud kontrolliametnik ära võtnud. Veoettevõtja annab juhtidele ainult tüübikinnituse saanud mudeli puhul ette nähtud salvestuslehed, mis sobivad kasutamiseks sõidukile paigaldatud sõidumeerikus.

Kui sõidukile on paigaldatud IB lisa viidatud sõidumeerik, siis tagavad veoettevõtja ja juht, et võttes arvesse kasutusaja pikkust, on võimalik kontrolli korral teha korrektselt IB lisa viidatud taotluse kohast printimist.

2. Veoettevõtja säilitab salvestuslehed ja väljatrüki – kui need on artikli 31 kohaselt olemas – kronoloogilises järjekorras ja loetaval kujul vähemalt aasta pärast nende kasutamist ning väljastab asjaomastele juhtidele nende taotluse korral koopiad. Lisaks sellele väljastab veoettevõtja asjaomastele juhtidele nende nõudmisel juhikaartidelt allalaaditud andmete koopiad ja koopiade paber kandjal väljatrüki. Salvestuslehed, väljatrüki ja allalaaditud andmed esitatakse või antakse üle mis tahes volitatud kontrolliametniku nõudmisel.
3. Veoettevõtja vastutab käesoleva määruse rikkumiste eest, mille panevad toime ettevõtja autojuhid. Ilma et see piiraks liikmesriikide õigust pidada veoettevõtjat täielikult vastutavaks, võivad liikmesriigid arvesse võtta mis tahes tõendusmaterjali, mille kohaselt ei saa veoettevõtjat põhjendatult toimunud rikkumise eest vastutavaks pidada.

Artikkel 30

Juhikaartide ja salvestuslehtede kasutamine





1. 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 ühe päeva tööaja lõppu, kui selle väljavõtmine ei ole muul viisil lubatud. Ühtki salvestuslehte või juhikaarti ei tohi kasutada pikema aja jooksul kui see, milleks see on ette nähtud.
2. Juhid kaitsevad piisavalt salvestuslehti või juhikaarte ega kasuta määrdunud või rikutud salvestuslehti või juhikaarte.
3. Kui juht ei viibi sõidukis ega saa seetõttu sõidukisse paigaldatud sõidumeerikut kasutada, tuleb lõike 5 punkti b alapunktides ii ja iii osutatud ajavahemikud,
 - a) kui sõiduk on varustatud I lisa viidatud sõidumeerikuga, kanda salvestuslehele käsitsi, automaatse registreerimise või muude vahendite abil loetavalt ja salvestuslehte määrimata, või
 - b) kui sõiduk on varustatud IB lisa viidatud sõidumeerikuga, kanda juhikaardile sõidumeeriku manuaalse sisestusseadme abil.

Kontrollimisel peetakse ajavahemikke, mille kohta tegevust ei ole salvestatud, puhkuseks või pausiks. Juhid ei ole kohustatud salvestama igapäevaseid ja iganädalasi puhkeperioode, kui nad on sõidukist eemal viibinud.

4. Kui IB lisa kohaselt sõidumeerikuga varustatud sõidukis viibib mitu juhti, siis tagab iga juht, et tema juhikaart sisestatakse sõidumeeriku õigesse avasse.

Kui IB lisa kohaselt sõidumeerikuga varustatud sõidukis viibib mitu juhti, siis muudavad juhid vajadust mööda salvestuslehti, et I lisa II jaotise punktides a, b ja c viidatud andmed kantaks tegelikult sõitva juhi salvestuslehele.

5. Juht

- a) tagab salvestuslehel registreeritud aja vastavuse sõiduki registreerimisriigi ametlikule ajale;
- b) kasutab lüliteid, mis võimaldavad registreerida eraldi ja eristatavalt järgmised ajavahemikud:
 - i) märgi  all: juhtimisaeg;
 - ii) märgi  all: „muu töö”, mis tähendab mis tahes tegevust peale juhtimise, nagu on määratletud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2002/15/EÜ²⁵ artikli 3 punktis a, ja samuti mis tahes tööd samale või muule tööandjale transpordisektoris või sellest väljaspool;
 - iii) märgi  all: „valmisoleku aeg”, nagu on määratletud direktiivi 2002/15/EÜ artikli 3 punktis b;
 - iv) märgi  all: puhkepausid.

6. Iga juht kannab oma salvestuslehele järgmised andmed:

- a) salvestuslehe kasutamist alustades oma perekonna- ja eesnime;
- b) salvestuslehe kasutamise alguse ja lõpu kuupäeva ja koha;
- c) iga sõiduki registreerimisnumbri, millele juht on määratud tööle, nii salvestuslehele kantud esimese reisi alguses kui ka salvestuslehe kasutamise ajal, kui tuleb sõidukit vahetada;
- d) läbisõidumõõdiku näit:
 - i) salvestuslehele kantud esimese reisi alguses;
 - ii) salvestuslehele kantud viimase reisi lõpus;
 - iii) kui tööpäeva jooksul tuleb sõidukit vahetada, siis esimese sõiduki näit, mida juht kasutama määrati, ja järgmise sõiduki näit;
- e) sõiduki mis tahes vahetamise aeg.

7. Juht sisestab IB lisa viidatud salvestusseadmesse nende riikide tähised, kus igapäevast tööaega alustati ja kus see lõpetati. Liikmesriik võib siiski nõuda oma

²⁵ EÜT L 80, 23.3.2002, lk 35.

territooriumil vedudega tegelevate sõidukite juhtidelt riigi tähisele täpsemate geograafiliste andmete lisamist, kui liikmesriik on komisjoni neist enne 1. aprilli 1998 teavitanud.

Juhid ei pea seda teavet sisestama, kui sõidumeerik salvestab asukohaandmeid automaatselt kooskõlas artikliga 4.

Artikkel 31

Kahjustatud juhikaardid või salvestuslehed

1. Kui salvestusleht või juhikaart kahjustub, siis hoiavad juhid kahjustatud lehte või juhikaarti koos selle asendamiseks esitatud dokumendiga.
2. Kui juhikaart kahjustub, tekib selle tõrge või see kaob või varastatakse, siis juht
 - a) prindib oma teekonna alguses andmed tema juhitud sõiduki kohta ja kannab väljatrükile
 - i) andmed, mis võimaldavad juhi kindlakstegemist (nimi, juhikaardi või juhiloa number), ning oma allkirja;
 - ii) artikli 30 lõike 5 punkti b alapunktides ii, iii ja iv nimetatud ajavahemikud;
 - b) prindib oma teekonna lõpul välja andmed sõidumeeriku salvestatud ajavahemike kohta, märgib üles sõidumeeriku mittesalvestatud ajavahemikud, mil ta väljatrüki koostamisest alates tegi teisi töid, oli valmisolekuseisundis või võttis puhkeaja, ning kannab sellele dokumendile andmed, mis võimaldavad juhi kindlakstegemist (nimi, juhikaardi või juhiloa number), samuti oma allkirja.

Artikkel 32

Juhi kaasaskantavad dokumendid

1. Kui juht juhib sõidukit, mis on varustatud I lisas osutatud sõidumeerikuga, on ta suuteline kontrolliametnikule viimase nõudmisel igal ajal esitama
 - i) jooksva päeva salvestuslehed ja juhi poolt eelnenud 28 päeval kasutatud salvestuslehed;
 - ii) juhikaardi, kui tal on see olemas ja
 - iii) kõik jooksva päeva ja eelnenud 28 päeva jooksul koostatud käsikirjalised kanded ning väljatrükid, mis on ette nähtud käesoleva määrusega ja määrusega (EÜ) nr 561/2006.
2. Kui juht juhib sõidukit, mis on varustatud IB lisas osutatud sõidumeerikuga, on ta suuteline kontrolliametnikule tema nõudmisel igal ajal esitama

- i) oma juhikaardi;
 - ii) kõik jooksva päeva ja eelnenud 28 päeva jooksul koostatud käsikirjalised kanded ja väljatrüki, mis on ette nähtud käesoleva määrusega ja määrusega (EÜ) nr 561/2006;
 - iii) salvestuslehed punktis ii osutatud ajavahemiku kohta, kui ta on selle ajavahemiku jooksul juhtinud sõidukit, mis on varustatud I lisas osutatud sõidumeerikuga.
3. Volitatud kontrolliametnik võib määruse (EÜ) nr 561/2006 täitmist kontrollida, analüüsides salvestuslehti, kuvades ekraanile või printides sõidumeerikus või juhikaardil salvestatud andmeid või muul moel iga teist tõendussuutlikku dokumenti, mis tõendab mittevastavust mõne sättega, näiteks käesoleva määruse artikli 24 lõike 2 ja artikli 33 lõike 2 sätetega.

Artikkel 33

Menetlused seadmete tõrke korral

1. Sõidumeeriku rikke või tõrgete korral laseb veoettevõtja selle tunnustatud paigaldajal või töökojal parandada niipea, kui asjaolud võimaldavad.

Kui sõidukil ei ole võimalik tagasi pöörduda töökoha territooriumile ühe nädala jooksul alates rikke või tõrgetega töötamise ilmnemisest, tehakse remont teel.

Artikli 37 alusel võetud liikmesriikide meetmetega võib pädevatele asutustele anda volitused keelata sõiduki kasutamine, kui rikked või tõrked ei ole parandatud eespool esitatud esimese ja teise lõigu kohaselt.

2. Kui sõidumeerik ei ole töökorras või on tekkinud selle tõrked, siis märgivad juhid juhi tuvastamist võimaldavad andmed (nimi, juhikaardi või juhiloa number) koos allkirjaga ja teabega nende eri ajavahemike kohta, mida sõidumeerik enam korrakohaselt ei salvesta ega prindi
 - a) salvestuslehele või lehtedele või
 - b) salvestuslehele kinnitatavale või juhikaardiga koos hoitavale ajutisele lehele.

VII PEATÜKK

Andmekaitse, jõustamine ja sanktsioonid

Artikkel 34

Isikuandmete kaitse

1. Liikmesriigid tagavad, et käesoleva määruse kontekstis töödeldakse isikuandmeid kooskõlas direktiividega 95/46/EÜ ja 2002/58/EÜ ning direktiivi 95/46/EÜ artiklis 28 viidatud sõltumatu riigiasutuse järelevalve all.

2. Liikmesriigid tagavad eelkõige selle, et isikuandmeid kaitstakse seoses
 - asukohaandmete salvestamiseks ülemaailmse satelliitnavigatsioonisüsteemi kasutamisega, nagu on viidatud artiklis 4;
 - kontrollimiseks kaugside kasutamisega, nagu on viidatud artiklis 5;
 - ühtlustatud liidesega sõidumeerikute kasutamisega, nagu on viidatud artiklis 6;
 - juhikaartide andmete elektroonilise vahetamisega, nagu on viidatud artiklis 26;
 - veoettevõtjatepoolse registripidamisega, nagu on viidatud artiklis 29.
3. IB lisas viidatud sõidumeerikud projekteeritakse isikuandmete kaitset tagaval viisil. Töödeldakse ainult töötlemiseks selgelt vajalikke andmeid.
4. Sõidukite omanikud ja/või veoettevõtjad järgivad vajaduse korral asjakohaseid isikuandmete kaitse sätteid.

Artikkel 35
Kontrolliametnike koolitus

1. Liikmesriigid tagavad, et kontrolliametnikud on nõuetekohaselt koolitatud, et salvestatud andmeid analüüsida ja sõidumeerikuid kontrollida.
2. Liikmesriigid teavitavad komisjoni oma kontrolliametnike koolitusvajadustest tähtajaks [6 kuud pärast käesoleva määruse rakendamise kuupäeva].
3. Komisjon võtab vastu otsused kontrolliametnike esma- ja jätkukoolituse kohta, sh kontrolliobjektide valimise ning manipuleerimisseadmete ja pettuste tuvastamise tehnikate kohta. Kõnealused rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 40 lõikes 2 viidatud nõuandemenetlusega.

Artikkel 36
Vastastikune abi

Liikmesriigid abistavad üksteist käesoleva määruse kohaldamisel ja selle järgimisel kontrollimisel.

Kõnealuse vastastikuse abistamise raames saadavad liikmesriikide pädevad asutused eelkõige üksteisele kogu kättesaadava teabe käesoleva määruse selliste rikkumiste kohta, mis on seotud paigaldajate ja töökodadega, ning kõnealustele rikkumistele kohaldatavate mis tahes karistuste kohta.

Artikkel 37
Sanktsioonid

1. Liikmesriigid kehtestavad käesoleva määruse sätete rikkumiste eest karistamise eeskirjad ja võtavad kõik vajalikud meetmed nende rakendamise tagamiseks. Nimetatud karistused peavad olema tõhusad, proportsionaalsed, hoiatavad ja

mittediskrimineerivad. Määruse sätteid rikkunud töökoja korral võib see hõlmata kinnituse ja töökojakaardi tühistamist.

2. Käesoleva määruse rikkumistele ei kohaldata rohkem kui ühte karistust või menetlust.
3. Liikmesriikidele direktiivis 2009/5/EÜ sätestatud väga tõsiste rikkumiste eest määratavad sanktsioonid on liikmesriigis autoveo õigusaktide rikkumise eest määratavad kõrgeima kategooria sanktsioonid.
4. Liikmesriigid teavitavad komisjoni kõnealustest meetmetest ning karistuste ja sanktsioonide eeskirjadest tähtjaks [käesoleva määruse rakendamise kuupäev]. Nad teavitavad komisjoni kõnealuste meetmete mis tahes edasistest muudatustest.

VIII PEATÜKK

Lõppsätted

Artikkel 38

Tehnilise arenguga kohanemine

Komisjonile antakse kooskõlas artikliga 39 volitus võtta vastu delegeeritud õigusakte I, IB ja II lisa kohandamiseks tehnilise arenguga.

Artikkel 39

Delegeerimine

1. Delegeeritud õigusaktide vastuvõtmise volitus antakse komisjonile üle käesolevas artiklis sätestatud tingimustel.
2. Artiklites 4, 5, 6 ja 38 osutatud delegeeritud volitused antakse üle määramata ajaks alates [käesoleva määruse jõustumise kuupäev].
3. Euroopa Parlament või komisjon võib artiklites 4, 5, 6 ja 38 viidatud volituste delegeerimise igal ajal tühistada. Tühistamisotsus lõpetab kõnealuses otsuses nimetatud volituste delegeerimise. Otsus jõustub selle *Euroopa Liidu Teatajas* avaldamisele järgneval päeval või otsuses nimetatud hilisemal kuupäeval. Otsus ei mõjuta mis tahes juba kehtivate delegeeritud õigusaktide kehtivust.
4. Komisjon annab delegeeritud õigusakti vastuvõtmise korral sellest Euroopa Parlamendile ja nõukogule teada samal ajal.
5. Artiklite 4, 5, 6 ja 38 alusel vastu võetud delegeeritud õigusakt jõustub ainult juhul, kui Euroopa Parlament ega nõukogu ei ole esitanud vastuväidet 2 kuu jooksul alates kõnealusest õigusaktist teatamisest Euroopa Parlamendile ja nõukogule või kui Euroopa Parlament ja nõukogu on mõlemad enne kõnealuse ajavahemiku möödumist komisjonile teatanud, et nad ei esita vastuväiteid. Kõnealust ajavahemikku pikendatakse Euroopa Parlamendi või nõukogu algatusel [2 kuud] võrra.

Artikkel 40
Komitee

1. Komisjoni abistab komitee. Kõnealune komitee on komitee määruse (EL) nr 182/2011 tähenduses.
2. Kõnealusele lõikele viitamise korral kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artiklit 4.

Kui komisjoni arvamust tuleb küsida kirjaliku menetluse teel, siis peatatakse kõnealune menetlus ilma tulemuseta, kui arvamuse esitamise tähtaja jooksul teeb komitee eesistuja vastavasisulise otsuse või komitee liikmete lihthääleenus seda nõuab.

3. Kõnealusele lõikele viitamise korral kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artiklit 5.

Kui komisjoni arvamust tuleb küsida kirjaliku menetluse teel, siis peatatakse kõnealune menetlus ilma tulemuseta, kui arvamuse esitamise tähtaja jooksul teeb komitee eesistuja vastavasisulise otsuse või komitee liikmete lihthääleenus seda nõuab.

Artikkel 41
Sõidumeerikufoorum

1. Sõidumeerikufoorum luuakse eesmärgiga toetada sõidumeerikute tehnilisi küsimusi käsitlevat arutelu liikmesriikide ekspertide ja selliste kolmandate riikide ekspertide vahel, kus kasutatakse sõidumeerikuid vastavalt rahvusvahelisel autoveol töötava sõiduki meeskonna tööalasele Euroopa kokkuleppele.
2. Liikmesriigid määravad sõidumeerikufoorumi jaoks oma eksperdi.
3. Sõidumeerikufoorum on avatud osalemiseks rahvusvahelisel autoveol töötava sõiduki meeskonna tööalase Euroopa kokkuleppe huvitatud lepinguosalistele, kes pärinevad väljaspool ELi asuvatest riikidest.
4. Sõidumeerikufoorumisse kutsutakse osalema ka sidusrühmad, sõidukitootjate esindajad, sõidumeerikute tootjad ja sotsiaalpartnerid.
5. Sõidumeerikufoorum võtab vastu oma töökorra.
6. Sõidumeerikufoorum kohtub vähemalt korra aastas.

Artikkel 42
Riiklikest meetmetest teavitamine

Liikmesriigid teavitavad komisjoni õigusaktide, eeskirjade ja haldussätete tekstist, mille nad võtavad vastu käesoleva määruse kohaldamisalas, hiljemalt 30 päeva jooksul pärast nende vastuvõtmise kuupäeva ja alates [12 kuud pärast käesoleva määruse jõustumist].

»

2) Määruse (EMÜ) nr 3821/85 I lisa muudetakse järgmiselt.

- a) I peatükis – Mõisted – kustutatakse punkt b.
- b) III peatüki punkti c alapunkti 4.1 asendatakse tekst „määruse artikli 15 lõike 3 teise taande punktides b, c ja d” tekstiga „määruse artikli 30 lõike 5 teise taande punktides b, c ja d”.
- c) III peatüki punkti c alapunktis 4.2 asendatakse tekst „määruse artiklis 15” tekstiga „määruse artiklis 30”.
- d) IV peatüki punkti a alapunkti 1 kolmandas lõigus asendatakse tekst „määruse artiklis 15 lõikes 5” tekstiga „määruse artikli 30 lõikes 6”.

3) Määruse (EMÜ) nr 3821/85 IB lisa muudetakse järgmiselt.

- (a) I peatükis – Mõisted – kustutatakse punktid l, o, t, y, ee, kk, oo ja qq.
- (b) VI peatükki muudetakse järgmiselt.
 - (1) Esimeses lõigus asendatakse tekst „määruse (EMÜ) nr 3821/85 artikli 12 lõikes 5, viimati muudetud määrusega (EÜ) nr 2135/98” tekstiga „määruse (EMÜ) nr 3821/85 artikli 24 lõikes 5”.
 - (2) Jaotis 1 „Paigaldajate ja töökodade kinnitamine” kustutatakse.
- c) VIII peatüki punktis 271 asendatakse tekst „käesoleva määruse artiklile 5” tekstiga „käesoleva määruse artiklile 8”.

Artikkel 2

Määrust (EÜ) nr 561/2006 muudetakse järgmiselt.

Kaugus „50 km”, millele viidatakse artikli 13 lõike 1 punktides d, f ja p, asendatakse kaugusega „100 km”.

Artikkel 3

Käesolev määrus jõustub selle *Euroopa Liidu Teatajas* avaldamisele järgneval päeval.

Käesolevat määrust kohaldatakse alates [üks aasta pärast jõustumist].

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõigis liikmesriikides.

Brüssel,

*Euroopa Parlamendi nimel
president*

*Nõukogu nimel
eesistuja*