

Käesolev dokument on vaid dokumenteerimisvahend ja institutsioonid ei vastuta selle sisu eest

► **B** 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

(EMPs kohaldatav tekst)

(ELT L 102, 11.4.2006, lk 1)

Muudetud:

Euroopa Liidu Teataja

	nr	lehekülg	kuupäev
► M1 Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 1073/2009 21. oktoober 2009	L 300	88	14.11.2009

Parandatud:

► **C1** Parandus, ELT L 70, 14.3.2009, lk 19 (561/2006)

► **C2** Parandus, ELT L 79, 25.3.2011, lk 26 (561/2006)



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

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut, eriti selle artiklit 71,

võttes arvesse komisjoni ettepanekut ⁽¹⁾,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust ⁽²⁾,

pärast konsulteerimist Regioonide Komiteega,

toimides asutamislepingu artiklis 251 sätestatud korras, ⁽³⁾ arvestades lepituskomitee poolt 8. detsembril 2005. aastal heaks kiidetud ühist teksti

ning arvestades järgmist:

- (1) Autovedude valdkonnas tuleb nõukogu 20. detsembri 1985. aasta määruse (EMÜ) nr 3820/85 (teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamise kohta) ⁽⁴⁾ kohaselt ühtlustada konkurentsitingimusi sisetranspordi, eriti autoveosektori osas ning parandada töötingimusi ja liiklusohutust. Nendes valdkondades saavutatud edusamme tuleks säilitada ja edasi arendada.
- (2) Vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. märtsi 2002. aasta direktiivile 2002/15/EÜ autovedude alase liikuva tegevusega hõivatud isikute tööaja korralduse kohta ⁽⁵⁾ on liikmesriigid kohustatud võtma meetmeid, mis piiravad autojuhtide maksimaalset nädalast tööaega.

⁽¹⁾ EÜT C 51 E, 26.2.2002, lk 234.

⁽²⁾ EÜT C 221, 17.9.2002, lk 19.

⁽³⁾ Euroopa Parlamendi 14. jaanuari 2003. aasta arvamus (ELT C 38 E, 12.2.2004, lk 152), nõukogu 9. detsembri 2004. aasta ühine seisukoht (ELT C 63 E, 15.3.2005, lk 11) ja Euroopa Parlamendi 13. aprilli 2005. aasta seisukoht (ELT C 33 E, 9.2.2006, lk 425). Euroopa Parlamendi 2. veebruari 2006. aasta õigusloomega seotud resolutsioon ja nõukogu 2. veebruari 2006. aasta otsus.

⁽⁴⁾ EÜT L 370, 31.12.1985, lk 1. Määrust on muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2003/59/EÜ (ELT L 226, 10.9.2003, lk 4).

⁽⁵⁾ EÜT L 80, 23.3.2002, lk 35.

▼B

- (3) Määruse (EMÜ) nr 3820/85 sõidukijuhtide sõiduaegu, vaheaegu ja puhkeperioode riigisisel ja rahvusvahelisel autoveol ühenduse piires käsitlevate teatud sätete ühetaoline tõlgendamine, kohaldamine, jõustamine ja täitmise jälgimine kõikides liikmesriikides on osutunud raskeks, kuna sätted on liiga üldised.
- (4) Et saavutada sätete eesmärke ja vältida negatiivset suhtumist eeskirjade kohaldamisse, on soovitatav nimetatud sätete tõhus ja ühetaoline kohaldamine. Seetõttu on vajalikud selgemad ja lihtsamad eeskirjad, mis on nii veoettevõtjatele kui ka kontrolliasutustele kergemini mõistetavad, tõlgendatavad ja kohaldatavad.
- (5) Käesolevas määruses ettenähtud meetmed töötingimuste osas ei tohiks kahjustada tööturu osapoolte õigust leppida kokku töötajate jaoks soodsamates tingimustes kollektiivlääbirääkimiste käigus või muul viisil.
- (6) On soovitatav selgelt määratleda käesoleva määruse kohaldamisala, määrates kindlaks hõlmatud sõidukite põhikategooriad.
- (7) Käesolevat määrust tuleks kohaldada autoveol, mida teostatakse kas eranditult ühenduse piires või ühenduse, Šveitsi ja Euroopa Majanduspiirkonna lepinguga ühinenud riikide vahel.
- (8) 1. juuli 1970. aasta rahvusvahelisel autoveol töötava sõiduki meeskonna tööalase Euroopa kokkuleppe (AETR) kehtivat redaktsiooni tuleb ka edaspidi kohaldada veose ja sõitjate kohaletoimetamisel sõidukitega, mis on registreeritud ühes liikmesriigis või AETRiga ühinenud riigis, kogu teekonna kestel ühenduse ja kolmanda riigi, välja arvatud Šveitsi ja Euroopa Majanduspiirkonna lepinguga ühinenud riikide vahel või läbi taolise riigi territooriumi. Oluline on muuta AETRi võimalikult kiiresti, parimal juhul kahe aasta jooksul pärast käesoleva määruse jõustumist, et selle sätted oleksid kooskõlas käesoleva määrusega.
- (9) Sõitjate või veose kohaletoimetamisel sõidukitega, mis on registreeritud kolmandas riigis, mis ei ole AETRi lepinguosaline, tuleb AETRi sätteid kohaldada teekonna selles osas, mis jääb ühenduse või AETRi lepinguosaliste riikide piiresse.
- (10) Kuna AETRi objekt jääb käesoleva määruse kohaldamisalasse, on läbirääkimiste pidamise ja lepingu sõlmimise õigus ühendusel.
- (11) Kui ühenduse eeskirjade muutmise asjaomases valdkonnas nõuab vastavaid muudatusi AETRi, tegutsevad liikmesriigid ühiselt, et taolised muudatused AETRi selles sätestatud menetluse kohaselt võimalikult kiiresti sisse viia.

▼B

- (12) Erandite loetelu tuleks ajakohastada, et arvestada autoveosektoris viimase üheksateistkümne aasta jooksul toimunud arengutendentsi.
- (13) Tõlgendamise kergendamiseks ja käesoleva määruse ühetaolise kohaldamise tagamiseks tuleb kõik olulised mõisted täielikult määratleda. Lisaks sellele tuleks teha jõupingutusi tagamaks käesoleva määruse ühetaoline tõlgendamine ja kohaldamine siseriiklike järelevalveasutuste poolt. "Nädala" määratlus käesolevas määruses ei tohiks takistada sõidukijuhti alustamast oma tööndalat mis tahes nädalapäeval.
- (14) Tõhusa rakendamise tagamiseks on äärmiselt oluline, et teedel kontrolli teostavad asjakohased asutused oleksid pärast üleminekuaega võimelised tuvastama, et antud päeva ja sellele eelnenud 28 päeva sõiduaegadest ja puhkeperioodidest on nõuetekohaselt kinni peetud.
- (15) Põhieeskirjad sõiduaja osas tuleb sätestada lihtsamalt ja selgemalt, et võimaldada tõhusat ja ühetaolist rakendamist digitaalse sõidumeeriku abil kooskõlas nõukogu 20. detsembri 1985. aasta määrusega (EMÜ) nr 3821/85 autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta⁽¹⁾ ning käesoleva määrusega. Lisaks sellele peaksid liikmesriikide kontrolliasutused püüdma saavutada alalises komitees üksmeelt käesoleva määruse rakendamise osas.
- (16) Määruse (EMÜ) nr 3820/85 sätteid lubasid valida ööpäevaseid sõiduperioode ja vaheaegu nii, et sõidukijuhid said ilma sõitu täielikult katkestamata sõita liiga kaua, tuues sellega kaasa liiklusohutuse olukorra ja juhtide töötingimuste halvenemise. Seetõttu tuleks tagada selline vaheaegade jaotus, mis ei võimaldaks kuritarvitusi.
- (17) Käesoleva määruse eesmärgiks on parandada määruse kohaldamisalasse kuuluvate töötajate sotsiaalseid tingimusi ning üldist liiklusohutust. Seda eesmärki teenivad esmajoones sätted maksimaalse ööpäevase, nädalase ja kahenädalase sõiduaja kehtestamise kohta, säte, mis kohustab sõidukijuhte kasutama regulaarset iganädalast puhkeperioodi vähemalt korra kahe järjestikuse nädala jooksul, ning sätted, mille kohaselt ööpäevane puhkeperiood ei tohi mingil juhul olla lühem üheksatunnisest katkematust puhkeperioodist. Kuna nimetatud sätetega on tagatud kohane puhkeage, ei ole vähendatud ööpäevaste puhkeperioodide hüvitussüsteem enam vajalik, arvestades sätete praktilise rakendamisega seotud viimaste aastate kogemusi.

⁽¹⁾ EÜT L 370, 31.12.1985, lk 8. Määrust on viimati muudetud komisjoni määrusega (EÜ) nr 432/2004 (ELT L 71, 10.3.2004, lk 3).

▼B

- (18) Paljud autoveod ühenduse piires sisaldavad teekonnalõike, mis tuleb läbida parvlaeva või rongiga. Taoliste vedude puhul tuleb seetõttu kehtestada selged ja asjakohased eeskirjad ööpäevaste puhkeperioodide ja vaheaegade osas.
- (19) Piiriülese kauba- või reisijateveo kasvu silmas pidades on liiklusohutuse ning teedel ja ettevõtjate valdustes korraldatavate kontrollide tõhusama rakendamise huvides, et kontrollitakse ka teistes liikmesriikides või kolmandates riikides teostatud vedude sõiduaegu, puhkeperioode ja vaheaegu ning tuvastatakse, kas asjakohastest eeskirjadest peeti täies ulatuses ja nõuetekohaselt kinni.
- (20) Veoettevõtjate vastutust peaks laienema vähemalt nende veoettevõtjate suhtes, kes on juriidilised või füüsilised isikud, välistamata siiski menetlusi füüsiliste isikute suhtes, kes on käesoleva määruse rikkumise puhul täideviijad, kihutajad või kaasaaitajad.
- (21) Sõidukijuhid, kes töötavad mitme veoettevõtja juures, peaksid iga ettevõtjat asjakohaselt teavitama, et võimaldada neil täita käesolevast määrusest tulenevaid kohustusi.
- (22) Sotsiaalse progressi edendamiseks ja liiklusohutuse parandamiseks peab iga liikmesriik säilitama õiguse teatud otstarbekohaste meetmete võtmiseks.
- (23) Siseriiklikud erandid peavad peegeldama autoveosektoris toimuvaid muudatusi ja piirduma nende elementidega, mis ei jää hetkel konkurentsiturve alla.
- (24) Liikmesriigid peaksid kehtestama eeskirjad sõidukite osas, mida kasutatakse regulaarseks reisijateveoks, kui läbitav teekond ei ole pikem kui 50 km. Need eeskirjad peaksid pakkuma piisavat kaitsset lubatud sõiduaegade ning kohustuslike vaheaegade ja puhkeperioodide kujul.
- (25) Määruse tõhusa rakendamise huvides on soovitatav, et kõiki riigisiseseid ja piiriüleseid reisijateveoteenuseid kontrollitakse standardse sõidumeerikuga.
- (26) Liikmesriigid peavad kehtestama sanktsioonid, mida tuleb käesoleva määruse rikkumisel kohaldada, ja tagama nende jõustamise. Need sanktsioonid peavad olema tõhusad, proportsionaalsed, hoiatavad ja mittediskrimineerivad. Liikmesriikide käsutuses olevate võimalike meetmete paketti tuleks lisada võimalus raske rikkumise korral sõiduki kasutamist takistada. Käesolevas määruses sisalduvad sätted sanktsioonide või menetluste kohta ei tohiks mõjutada tõendamiskohust käsitlevaid siseriiklikke eeskirju.
- (27) Selge ja tõhusa rakendamise huvides on soovitatav tagada nende sätete ühetaolisus, mis käsitlevad veoettevõtjate ja sõidukijuhtide vastutust käesoleva määruse rikkumise eest. Selline vastutus võib vastavalt liikmesriigile kaasa tuua kriminaal- või halduskaristuse või tsiviilvastutuse.

▼B

- (28) Kuna käesoleva määruse eesmärki, nimelt selgeid ühiste sõidu-aegu, vaheaegu ja puhkeperioode käsitlevate eeskirjade kehtestamist, ei ole võimalik liikmesriikide tasandil piisaval määral saavutada, mistõttu see on tulenevalt kooskõlastatud tegevuse vajadusest paremini saavutatav ühenduse tasandil, võib ühendus võtta meetmeid kooskõlas asutamislepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuspõhimõttega. Nimetatud artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev määrus kaugemale sellest, mis on vajalik nimetatud eesmärgi saavutamiseks.
- (29) Käesoleva määruse rakendamiseks vajalikud meetmed tuleks vastu võtta vastavalt nõukogu 28. juuni 1999. aasta otsusele 1999/468/EÜ, millega kehtestatakse komisjoni rakendusvolituste kasutamise menetlused ⁽¹⁾.
- (30) Kuna juhi vanuse alampiiri käsitlevad sätted on sätestatud direktiivis 2003/59/EÜ ⁽²⁾ ja need tuleb üle võtta 2009. aastaks, on käesolevas määruses vajalikud vaid meeskonna vanuse alampiiri käsitlevad üleminekusätted.
- (31) Määrust (EMÜ) nr 3821/85 tuleks muuta, et väljendada veoettevõtjate ja juhtide eriomaseid kohustusi selgemalt ning edendada õiguskindlust ja maksimaalsete sõiduaegade ja puhkeperioodide piirmäärade jõustamist teedel korraldatavate kontrollide ajal.
- (32) Ühtlasi tuleks muuta määrust (EMÜ) nr 3821/85, et tagada õiguskindlus digitaalsete sõidumeerikute kasutuselevõtu ja juhikaartide kättesaadavuse uute tähtpäevade osas.
- (33) Sõidumeerikute kasutuselevõtt vastavalt määrusele (EÜ) nr 2135/98, mis võimaldab juhi tegevust 28 päeva jooksul elektrooniliselt salvestada tema juhikaardile ja salvestada elektrooniliselt sõiduki kasutamise 365 päevast perioodi, võimaldab tulevikus teha teedel kiiremat ja ulatuslikumat kontrolli.
- (34) Direktiivi 88/599/EMÜ ⁽³⁾ kohaselt kontrollitakse teedel ainult ööpäevast sõiduaega, ööpäevast puhkeperioode ja vaheaegu. Kui kasutatakse digitaalset sõidumeerikut, on juhi ja sõiduki andmed elektrooniliselt salvestatud ja andmeid on võimalik elektrooniliselt kohapeal hinnata. See peaks aja jooksul võimaldama kergemini kontrollida regulaarset ja lühendatud ööpäevast puhkeperioodi, regulaarset ja lühendatud iganädalast puhkeperioodi, ja hüvitavat puhkekaega.

⁽¹⁾ EÜT L 184, 17.7.1999, lk 23.

⁽²⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. juuli 2003. aasta direktiiv 2003/59/EÜ reisijate- või kaubaveol kasutatavate teatavate maanteesõidukite juhtide alus- ja jätkuõppe kohta ning nõukogu määruse (EMÜ) nr 3820/85 ja nõukogu direktiivi 91/439/EMÜ muutmise ja nõukogu direktiivi 76/914/EMÜ kehtetuks tunnistamise kohta (ELT L 226, 10.9.2003, lk 4). Direktiivi on muudetud nõukogu direktiiviga 2004/66/EÜ (EÜT L 168, 1.5.2004, lk 35).

⁽³⁾ Nõukogu 23. novembri 1988. aasta direktiiv 88/599/EMÜ, milles käsitletakse standardseid kontrolliprotseduure teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist käsitleva määruse (EMÜ) nr 3820/85 ja autovedudel kasutatavaid sõidumeerikuid käsitleva määruse (EMÜ) nr 3821/85 rakendamiseks (EÜT L 325, 29.11.1988, lk 55).

▼B

- (35) Kogemused näitavad, et käesoleva määruse sätetest ja eelkõige kahenädalase perioodi maksimaalsest sõiduajast kinnipidamist ei saa tagada ilma teedel kontrollimisele põhineva tõhusa järelevalveta kogu nimetatud perioodi jooksul.
- (36) Digitaalseid sõidumeerikuid käsitlevate õigusnormide kohaldamine peaks olema käesoleva määrusega kooskõlas, et saavutada järelevalve optimaalne tõhusus ja jõustada teatavad autovedusid käsitlevad sotsiaalsätted.
- (37) Selguse ja otstarbekohasuse huvides tuleks määrus (EMÜ) nr 3820/85 kehtetuks tunnistada ja asendada käesoleva määrusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

I PEATÜKK
SISSEJUHATAVAD SÄTTED

Artikkel 1

Käesoleva määrusega kehtestatakse eeskirjad kauba- ja reisijateveoga hõivatud sõidukijuhtide sõiduaegade, vaheaegade ja puhkeperioodide kohta, et ühtlustada konkurentsitingimusi sisetranspordi liikide, eriti autoveosektori osas ning parandada töötingimusi ja liiklusohutust. Lisaks sellele on käesoleva määruse eesmärgiks aidata kaasa järelevalve ja haldussunni praktika parandamisele liikmesriikides, samuti töökorralduse parandamisele autoveosektoris.

Artikkel 2

1. Käesolevat määrust kohaldatakse autoveo korral, mille puhul on tegemist:

- a) kaubaveoks kasutatavate sõidukitega, mille lubatud täismass koos haagise või poolhaagisega ületab 3,5 tonni, või
- b) reisijateveoks kasutatavate sõidukitega, mis on ehitatud või alaliselt ümberkohandatud rohkem kui üheksa inimese veoks, juht kaasa arvatud, ning on selleks otstarbeks ette nähtud.

2. Käesolevat määrust kohaldatakse sõltumata sõiduki registreerimise riigist autovedude suhtes, mida teostatakse:

- a) üksnes ühenduse piires või
- b) ühenduse, Šveitsi ning Euroopa Majanduspiirkonna lepinguga ühinenud riikide vahel.

3. AETRi sätteid kohaldatakse käesoleva määruse asemel piiriüleste autovedude suhtes, mida teostatakse osaliselt väljaspool lõikes 2 nimetatud piirkondi:

- a) sõidukite suhtes, mis on registreeritud ühenduses või AETRiga ühinenud riikides kogu teekonna osas;

▼B

- b) kolmandas riigis, mis ei ole AETRI lepinguosaline, registreeritud sõidukite suhtes üksnes ühenduse või AETRI lepinguosaliste riikide piires kulgeva teekonna osas.

AETRI sätted tuleks viia vastavusse käesoleva määruse sätetega, et kohaldada AETRI kaudu käesoleva määruse põhisätteid nende sõidukite suhtes, mis läbivad ükskõik millise teekonnaosa ühenduse piires.

Artikkel 3

Käesolevat määrust ei kohaldata vedude korral, mille puhul on tegemist:

- a) sõidukitega, mida kasutatakse regulaarseks reisijateveoks, kui liini pikkus ei ületa 50 km;
- b) sõidukitega, mille suurim lubatud kiirus ei ületa 40 km/h;
- c) sõidukitega, mis kuuluvad relvajõududele, päästeteenistustele ja tule-
tõrjeteenistustele ning korrakaitseorganitele või on nende käsutuses ilma juhita, kui vedu leiab aset nimetatud teenistuste ametiülesannete täitmiseks ja sõidukite kasutus on nende kontrolli all;
- d) sõidukitega, mida kasutatakse eriolukordade või päästeoperatsioonide korral, sealhulgas humanitaarabi mitteärilisel veol;
- e) meditsiinilistel eesmärkidel kasutatavate erisõidukitega;
- f) sihtotstarbeliste teisaldussõidukitega, mida kasutatakse 100 km raadiuses nende asukohast;
- g) sõidukitega, mis läbivad tehnilise arendamise, remondi või hoolduse eesmärgil teekatsetusi, ning uute ja ümberehitatud sõidukitega, mis pole veel kasutusse võetud;
- h) kaupade mitteäriliseks veoks kasutatavate sõidukite või sõidukite kombinatsioonidega, mille lubatud täismass ei ületa 7,5 tonni;
- i) kaubanduslike sõidukitega, mis on selle liikmesriigi, kus neid kasutatakse, õigusaktide kohaselt ajaloolised, ning mida ei kasutata reisi-
jate- või kaubaveoks.

Artikkel 4

Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

- a) *autovedu* – reisijate- või kaubaveoks kasutatava mis tahes koormaga või koormata sõiduki teekond täielikult või osaliselt üldkasutataval maanteel;

▼B

- b) *sõidukid* – mootorsõidukid, traktorid, täishaagised või poolhaagised või nende mootorsõidukite kombinatsioonid, mis on määratletud järgmiselt:
- *mootorsõiduk*: teel mehaaniliselt iseliikuv sõiduk, mis ei ole alaliselt rööbastel liikuv sõiduk ja mida tavaliselt kasutatakse reisijate- või kaubaveoks,
 - *traktor*: teel mehaaniliselt iseliikuv sõiduk, mis ei ole alaliselt rööbastel liikuv sõiduk ja mis on spetsiaalselt kavandatud vedama, lükkama või liigutama täishaagiseid, poolhaagiseid, riistu või masinaid,
 - *täishaagis*: sõiduk, mis on kavandatud mootorsõiduki või traktori külge haakimiseks,
 - *poolhaagis*: ilma esiteljeta järelveok, mis on haagitud selliselt, et oluline osa selle massist ja koorma massist toetuks traktorile või mootorsõidukile;
- c) *juht* – isik, kes juhib sõidukit, isegi lühiajaliselt, või kes oma kohustuste osana sõidab kaasa selleks, et olla vajaduse korral kättesaadav sõiduki juhtimiseks;
- d) *vaheae* – mis tahes ajavahemik, mil juht ei juhi sõidukit ega tegele teiste töödega ning mida kasutatakse üksnes puhkeperioodiks;
- e) *teised tööd* – kõik direktiivi 2002/15/EÜ artikli 3 punktis a tööajana määratletud tegevused, välja arvatud sõiduki juhtimine, samuti mis tahes töö sama või mõne teise töödaja jaoks transpordisektoris või väljaspool seda;
- f) *puhkeae* – mis tahes katkestamatu ajavahemik, mida juht võib vabalt kasutada;
- g) *ööpäevane puhkeperiood* – ööpäevane ajavahemik, mida juht võib vabalt kasutada ja mis hõlmab “regulaarset ööpäevast puhkeperioodi” ja “lühendatud ööpäevast puhkeperioodi”:
- *regulaarne ööpäevane puhkeperiood* : vähemalt 11tunnine puhkeperiood. Seda regulaarset ööpäevast puhkeperioodi võib aga jaotada ka kahte ossa, kusjuures esimene osa peab hõlmama vähemalt kolmetunnist katkematut ajavahemikku ja teine osa vähemalt üheksatunnist katkematut ajavahemikku,
 - *lühendatud ööpäevane puhkeperiood*: vähemalt 9tunnine, kuid lühem kui 11tunnine puhkeperiood;
- h) *iganädalane puhkeperiood* – igapäevane ajavahemik, mida juht võib vabalt kasutada ja mis hõlmab *regulaarset igapäevast puhkeperioodi* või *lühendatud igapäevast puhkeperioodi*:
- *regulaarne igapäevane puhkeperiood* : vähemalt 45tunnine puhkeperiood,

▼B

- *lühendatud iganädalane puhkeperiood*: puhkeperiood, mis on lühem kui 45 tundi, mida saab vastavalt artikli 8 lõikes 6 sätestatud tingimustele lühendada minimaalselt 24 järjestikuse tunnini;
- i) *nädal* – ajavahemik alates 00.00 esmaspäeval ja lõpetades 24.00 pühapäeval;
- j) *sõiduaeg* – juhtimistegevus, mis on salvestatud:
- automaatselt või poolautomaatselt määruse (EMÜ) nr 3821/85 I lisas ja I B lisas määratletud sõidumeeriku abil või
- käsitsi, vastavalt määruse (EMÜ) nr 3821/85 artikli 16 lõikele 2;
- k) *ööpäevane sõiduaeg* – ööpäevase puhkeperioodi lõpu ja sellele järgneva ööpäevase puhkeperioodi alguse või ööpäevase ja iganädalase puhkeperioodi vahele jääv summeeritud sõiduaeg;
- l) *iganädalane sõiduaeg* – ühe nädala piiresse jääv summeeritud sõiduaeg;
- m) *lubatud täismass* – täiskoormaga sõiduki maksimaalne eksploatatsiooniks lubatud mass;
- n) *regulaarne reisijatevedu* – siseriiklik ja rahvusvaheline vedu vastavalt nõukogu 16. märtsi 1992. aasta määruse (EMÜ) nr 684/92 bussidega toimuva rahvusvahelise reisijateveo ühiseeskirjade kohta ⁽¹⁾ artiklis 2 sätestatud mõistele;
- o) *mitme juhiga vedu* – vedu, kus kahe järjestikuse ööpäevase puhkeperioodi vahele või ööpäevase ja iganädalase puhkeperioodi vahele jääva sõiduaja kestel juhib sõidukit vähemalt kaks juhti. Mitme juhiga veo korral on esimese tunni jooksul teise juhi või teiste juhtide kohalolek vabatahtlik, ülejäänud ajal aga kohustuslik;
- p) *veoettevõtja* – iga füüsiline isik, iga juriidiline isik, iga tulunduslik või mittetulunduslik ühendus või isikute rühm, mis ei ole juriidiline isik, samuti iga iseseisva õigusvõimega ametiasutus või iseseisva õigusvõimega asutuse alluvuses olev ametiasutus, mis tegeleb autovedudega kas rendi või tasu eest või omal kulul;
- q) *sõiduperiood* – summeeritud sõiduaeg alates ajahetkest, mil juht pärast puhkeperioodi või vaheaega alustab sõiduki juhtimist, kuni ajahetkeni, mil juht alustab puhkeperioodi või vaheaega. Sõiduperiood võib olla katkematu või katkestatud.

⁽¹⁾ EÜT L 74, 20.3.1992, lk 1. Määrust on viimati muudetud 2003. aasta ühine-misaktiga.



II PEATÜKK

SÕIDUKI MEESKOND, MEESKOND, JA PUHKEPERIOODID

Artikkel 5

1. Konduktori vanuse alampiir on 18 aastat.
2. Kaasjuhi vanuse alampiir on 18 aastat. Liikmesriigid võivad siiski vähendada kaasjuhtide vanuse alampiiri 16 aastale järgmistel tingimustel:
 - a) autoveedu teostatakse ühes liikmesriigis 50 km raadiuses sõiduki paiknemiskohast, kaasa arvatud kohalikud omavalitsused, mille keskused jäävad nimetatud raadiusse;
 - b) vähendamine toimub kutseõppe huvides ja
 - c) ei minda vastuollu asjaomase liikmesriigi tööseadusandlusega.

Artikkel 6

1. Ööpäevane sõiduaeg ei tohi ületada üheksat tundi.

Mitte rohkem kui kaks korda ühe nädala jooksul võib seda aega pikendada 10 tunnini.
2. Iganädalane sõiduaeg ei tohi ületada 56 tundi ja viia direktiivis 2002/15/EÜ sätestatud iganädalase tööaja ülemmäära ületamiseni.
3. Sõiduaeg summeeritult iga kahe nädala kohta ei tohi ületada 90 tundi.
4. Ööpäevane ja iganädalane sõiduaeg hõlmavad kõiki sõiduaegu ühenduse või kolmanda riigi territooriumil.
5. Juht peab artikli 4 lõikes e nimetatud ajad, samuti kõik sõiduajad sõidukis, mida kasutatakse ärielistel eesmärkidel väljaspool käesoleva määruse reguleerimisala, registreerima teiste töödena; lisaks sellele peab ta määruse (EMÜ) nr 3821/85 artikli 15 lõike 3 punkti c kohaselt registreerima pärast oma viimast ööpäevast või iganädalast puhkeperioodi veedetud "valmisolekuajad". Need ajad tuleb kanda käsitsi salvestuslehele või väljatrükile või sisestada manuaalselt sõidumeerikusse.

Artikkel 7

Pärast nelja ja poole tunnist sõiduperioodi teeb juht vähemalt 45minutilise katkematu vaheaja, kui ta ei alusta puhkeperioodi.

Nimetatud vaheaja asemel võib olla vähemalt 15 minuti pikkune vaheaeg, millele järgneb vähemalt 30 minuti pikkune vaheaeg, mõlemad on sobitatud sõiduaaja suhtes nii, et järgitakse lõike 1 sätteid.

▼ **B***Artikkel 8*

1. Juht peab kinni pidama ööpäevastest ja iganädalastest puhkeperioodidest.
 2. ► **CI** 24 tunni jooksul pärast eelmist ööpäevast või iganädalast puhkeperioodi peab juht olema võtnud uue ööpäevase puhkeperioodi. ◀
- Kui ööpäevase puhkeperioodi 24tunnisesse ajavahemikku jääv osa moodustab vähemalt 9 tundi, kuid vähem kui 11 tundi, loetakse kõnealune ööpäevane puhkeperiood vähendatud ööpäevaseks puhkeperioodiks.
3. Ööpäevast puhkeperioodi võib pikendada nii, et tekib regulaarne iganädalane puhkeperiood või vähendatud iganädalane puhkeperiood.
 4. Juht tohib kahe iganädalase puhkeperioodi vahel võtta maksimaalselt kolm vähendatud ööpäevast puhkeperioodi.
 5. Erandina lõikest 2 peab juht mitme juhiga sõiduki puhul 30 tunni jooksul pärast ööpäevast või iganädalast puhkeperioodi võtma uue ööpäevase puhkeperioodi, mis peab olema vähemalt 9 tunni pikkune.
 6. Kahe mis tahes üksteisele järgneva nädala jooksul peab juht võtma vähemalt järgmised puhkeperioodid:

- kaks regulaarset iganädalast puhkeperioodi või
- üks regulaarne iganädalane puhkeperiood ja üks vähendatud iganädalane vähemalt 24tunnine puhkeperiood. Seejuures kompenseeritakse vähendatud puhkeperiood samaväärse puhkeperioodiga, mis tuleb võtta tervikuna enne kõnealusele nädalale järgneva kolmanda nädala lõppu.

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

▼ **MI**

- 6a. Erandina lõikest 6 võib Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. oktoobri 2009. aasta määruses (EÜ) nr 1073/2009 (rahvusvahelisele bussiteenuste turule juurdepääsu käsitlevate ühiseeskirjade kohta) ⁽¹⁾ määratletud üksikut rahvusvahelist sõitjate juhuvedu tegev juht lükata iganädalase puhkeaja edasi kuni 12 järjestikuseks 24-tunniseks ajavahemikuks alates eelmisest regulaarsest iganädalasest puhkeajast, tingimusel et:
 - a) teenus kestab vähemalt 24 järjestikust tundi liikmesriigis või kolmandas riigis, mille suhtes käesolevat määrust kohaldatakse ja mis ei ole riik, kus vedu algas;
 - b) pärast erandi kasutamist võtab bussijuht:
 - i) kaks regulaarset iganädalast puhkeajaga või
 - ii) ühe regulaarse iganädalase puhkeaja ja ühe vähendatud iganädalase vähemalt 24-tunnise puhkeaja. Seejuures kompenseeritakse vähendatud puhkeajaga samaväärse katkestamata puhkeajaga, mis tuleb võtta enne erandiperioodile järgneva kolmanda nädala lõppu;
 - c) alates 1. jaanuarist 2014, kui sõiduk on varustatud sõidumeerikuga vastavalt määruse (EMÜ) nr 3821/85 IB lisale ja

⁽¹⁾ ELT L 300, 14.11.2009, lk 88.

▼M1

- d) alates 1. jaanuarist 2014, kui sõidukil on vedudel, mis toimuvad ajavahemikus 22.00 kuni 6.00, mitu juhti, või lühendatakse artiklis 7 osutatud sõiduaega 3 tunnile.

Komisjon jälgib hoolikalt selle erandi kasutamist, et tagada liiklusohutuse säilitamine väga rangetel tingimustel, ja kontrollib selleks eelkõige, et summaarne sõiduaeg erandiga kaetud perioodil ei oleks liiga pikk. Hiljemalt 4. detsembril 2012 koostab komisjon aruande, milles hinnatakse erandi tagajärgi liiklusohutuse ja sotsiaalsete aspektide seisukohast. Komisjon teeb vajaduse korral ettepaneku käesoleva määruse muutmiseks selles osas.

▼B

7. Iganädalaste puhkeperioodide vähendamise eest saadud kompensatoorne puhkeaeq tuleb võtta koos teise vähemalt üheksa tunni pikkuse puhkeperioodiga.

8. Juhi valikul võib ööpäevaseid puhkeperioode ja vähendatud iganädalasi puhkeperioode, mida ei kasutata sõiduki tavalises paiknemiskohas, veeta sõidukis, kui see on varustatud magamisasemega iga juhi jaoks ega liigu.

9. Iganädalase puhkeperioodi, mis algab ühel ja lõpeb teisel nädalal, võib lisada ükskõik kumma nädala, kuid mitte mõlema nädala puhkeperioodiks.

Artikkel 9

1. ►C1 Erandina artiklist 8 tohib juht, kes saadab oma parvlaeva või rongiga veetavat sõidukit, regulaarset ööpäevast puhkeperioodi katkestada mitte rohkem kui kahel korral teiste tegevustega, mille ◄ kogukestus ei tohi ületada ühte tundi. Nimetatud regulaarse ööpäevase puhkeperioodi jooksul peab juhil olema juurdepääs magamis- või lamamisasemele.

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

3. Aega, mida juht kulutab käesoleva määruse reguleerimisalast välja jääva sõiduki juhtimiseks käesoleva määruse reguleerimisalasse kuuluva sõiduki juurde või selle juurest, mis ei asu juhi kodus või juhi tavalises tugipunktis tööandja tegevuskeskuses, käsitletakse muu tööna.

III PEATÜKK

VEOETTEVÕTJA VASTUTUS

Artikkel 10

1. Veoettevõtjatel on keelatud töölepingu alusel töötavatele või veoettevõtja käsutusse antud juhtidele makstava tasu, ka lisatasu ja

▼B

preemiate kujul makstavate summade sidumine läbisõidetud vahemaa pikkusega ja/või edasitoimetatud kauba kogusega, kui makstavad summad võivad oma laadi poolest ohustada liiklusohutust ja/või soodustada käesoleva määruse rikkumist.

2. Veoettevõtja korraldab lõikes 1 nimetatud juhtide töö nii, et juhid saavad kinni pidada nõukogu määrusest (EMÜ) nr 3821/85 ja käesoleva määruse II peatükist. Veoettevõtja peab juhti nõuetekohaselt juhendama ja regulaarselt kontrollima määruse (EMÜ) nr 3821/85 ja käesoleva määruse II peatüki täitmist.

3. Veoettevõtja vastutab oma sõidukijuhtide rikkumiste eest ka juhul, kui rikkumine pandi toime mõne teise liikmesriigi või kolmanda riigi territooriumil.

Ilma et see piiraks liikmesriigi õigust võtta veoettevõtjat piiramatule vastutusele, võivad liikmesriigid selle vastutuse siduda lõigetes 1 ja 2 toodud sätete rikkumisega. Liikmesriigid võivad kaaluda kõiki tõendeid, mis võivad tõendada asjaolu, et veoettevõtjat ei saa toimepandud rikkumise eest põhjendatult vastutusele võtta.

4. Ettevõtjad, kaubasaatjad, ekspedeerijad, reisikorraldajad, peatõvõtjad, alltõvõtjad ja juhtide vahendamise agentuurid tagavad, et lepinguliselt sätestatud ajakavad ei lähe vastuollu käesoleva määruse sätetega.

5. a) Veoettevõtja, kes kasutab käesoleva määruse reguleerimisalasse kuuluvates sõidukites sõidumeerikut, mis vastab määruse (EMÜ) nr 3821/85 IB lisale, tagab, et:

i) kõik andmed laetakse salvestusseadmelt ja juhikaardilt regulaarselt alla vastavalt liikmesriigi nõuetele ja et olulised andmed laetakse alla lühemate ajavahemike tagant, et tagada kõigi veoettevõtja poolt või veoettevõtja heaks teostatud tegevustega seotud andmete allalaadimine;

ii) kõiki nii salvestusseadmelt kui ka juhikaardilt allalaetud andmeid talletatakse pärast salvestamist vähemalt 12 kuud ja muudetakse kontrollivale ametnikule selle nõudmisel veoettevõtja valdustes kas otseselt või kaudselt ligipääsetavaks;

b) Käesoleva lõike tähenduses tõlgendatakse mõistet "allalaadimine" vastavalt määruse (EMÜ) nr 3821/85 IB lisa I peatüki punkti s määratlusele.

c) Oluliste andmete allalaadimise maksimaalse ajavahemiku üle vastavalt punkti a alapunktile i saab komisjon otsustada kooskõlas artikli 24 lõikes 2 nimetatud menetlusega.



IV PEATÜKK

ERANDID

Artikkel 11

Iga liikmesriik võib kohaldada täielikult tema territooriumil teostatavate autovedude suhtes kõrgemat vaheaegade ja puhkeperioodide alammäära või madalamat sõiduaegade ülemmäära kui on sätestatud artiklites 6 kuni 9. Seda tehes arvestavad liikmesriigid asjakohaseid töösuhte poolte vahelisi kollektiivlepinguid või muid lepinguid. Sellest olenemata kohaldatakse rahvusvahelisi vedusid teostavate juhtide suhtes käesoleva määruse sätteid.

Artikkel 12

Tingimusel et liiklusohutus pole seeläbi ohustatud, võib juht sobivasse peatuskohta jõudmisel kalduda käesoleva määruse artiklite 6 kuni 9 sätetest kõrvale ulatuses, mis tagab sõidukis asuvate isikute, sõiduki või selle lasti ohutuse. Juht peab kõrvalekaldumise laadi ja põhjuse hiljemalt sobivasse peatuskohta jõudmisel märkima käsitsi sõidumeeriku salvestuslehele või väljatrükile või oma töögraafikusse.

Artikkel 13

1. Tingimusel et artiklis 1 sätestatud eesmärkide saavutamist ei seata ohtu, võib iga liikmesriik lubada erandeid artiklite 5–9 osas, sätestades oma territooriumil või kokkuleppel asjaomaste liikmesriikidega mõne teise liikmesriigi territooriumil eranditele individuaalsed tingimused, mida kohaldatakse vedudele ühte või mitmesse järgmisesse kategooriasse kuuluvate sõidukitega:

- a) eraõiguslike veoettevõtjatega mittekonkureerivate asutuste omanduses olevad või nende poolt ilma juhita rendile võetud kauba- või reisijateveoks kasutatavad sõidukid;
- b) sõidukid, mida põllumajandus-, aiandus-, metsandus- või kalandusettevõtjad kasutavad või võtavad ilma juhita rendile kaubaveoks oma äritegevuse raames ettevõtte asukohast kuni 100 km raadiuses;
- c) põllu- ja metsamajanduslikud traktorid, mida kasutatakse põllu- või metsamajanduslikel töödel sõidukit omava, rentiva või liisiva ettevõtte asukohast 100 km raadiuses;
- d) sõidukid või sõidukite kombinatsioon, mille lubatud täismass ei ületa 7,5 tonni ja mida kasutavad:

▼B

- universaalsete postiteenuste osutajad Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. detsembri 1997. aasta direktiivi 97/67/EÜ (ühenduse postiteenuste siseturu arengut ja teenuse kvaliteedi parandamist käsitlevate ühiseeskirjade kohta⁽¹⁾) artikli 2 lõike 13 mõistes postisaadetiste kohaletoimetamiseks universaalse postiteenuse raames või
- selliste materjalide, seadmete või masinate veoks, mida juht vajab seoses oma tööga.

Neid sõidukeid tohib kasutada ettevõtte asukohast 50 km raadiuses, tingimusel et sõiduki juhtimine ei ole juhi põhitegevus;

- e) sõidukid, mis on käigus ainult saartel, mille pindala ei ületa 2 300 km² ja mis ei ole riigi ülejäänud territooriumiga ühendatud mootorsõidukitele kasutamiseks avatud silla, koolme ega tunneli kaudu;
- f) ettevõtte asukohast 50 km raadiuses kaubaveoks kasutatavad ning survegaasi, vedelgaasi või elektri jõul liikuvad sõidukid, mille lubatud täismass koos haagise või poolhaagisega ei ületa 7,5 tonni;
- g) sõidukid, mida kasutatakse sõidukoolitusel ja juhiloa või kutsetunnistuse saamiseks vajaliku sõidueksami sooritamiseks, tingimusel et selliseid sõidukeid ei kasutata kauba- või reisijateveoks ärieesmärkidel;

▼C2

- h) sõidukitega, mida kasutatakse seoses kanalisatsiooniga, üleujutuste vastu kindlustamisega, vee-, gaasi- ja elektrihooldusteenusega, teedehoolduse ja -kontrolliga, olmejäätmete ükselt uksele kogumise ja kõrvaldamisega, telegraafi- ja telefoniteenusega, raadio- ja televiiga ning raadio- või telesaatejate või -vastuvõtjate asukoha määramisega;

▼B

- i) 10- kuni 17kohalised sõidukid, mida kasutatakse ainult mitteäriks reisijateveoks;
- j) erisõidukid, mis veavad tsirkuste ja lõbustusparkide varustust;
- k) erivarustusega projektsõidukid mobiilsete projektide jaoks, mida kasutatakse statsionaarselt põhiliselt koolituseesmärkidel;
- l) sõidukid, mida kasutatakse taludest piima kogumiseks ning taludesse piimamahutite tagastamiseks või loomasöödaks mõeldud piimatoodete kohaletoimetamiseks;
- m) sõidukid, mis on spetsiaalselt kohandatud raha ja/väärtasjade vedamiseks;
- n) inimtoiduks mittemõeldud loomsete jäätmete või korjaste vedamiseks kasutatavad sõidukid;

⁽¹⁾ EÜT L 15, 21.1.1998, lk 14. Direktiivi on viimati muudetud määrusega (EÜ) nr 1882/2003 (ELT L 284, 31.10.2003, lk 1).

▼B

- o) sõidukid, mida kasutatakse üksnes kaupade jaotuskeskustes, näiteks sadamates, ümberlaadimisrajatistes ja raudteeterminalides asuvatel teedel;
- p) elusloomade põllumajandusettevõttest kohalikule turule ja vastupidi või turult kuni 50 km kaugusel asuvasse kohalikku tapamajja vedamiseks kasutatavad sõidukid.

2. Liikmesriigid teavitavad komisjoni lõike 1 alusel tehtud eranditest ning komisjon teeb erandid teatavaks ülejäänud liikmesriikidele.

3. Liikmesriik võib pärast komisjonilt loa saamist teha oma territooriumil käesoleva määruse kohaldamisel vähesel määral erandeid sõidukitele, mida kasutatakse eelnevalt kindlaksmääratud piirkondades, mille rahvastikutihedus on väiksem kui 5 inimest ruutkilomeetri kohta, tingimusel et sellised erandid ei ohusta oluliselt artiklis 1 sätestatud eesmärke ja tagatud on juhi asjakohane kaitse, järgmiste vedude osas:

— riigisisene regulaarne reisijatevedu, mille sõiduplaan on ametiasutuste poolt kinnitatud (sellisel juhul on lubatud üksnes vaheaegadega seotud erandid), ja

— sellised riigisiseseid autoveod, mille puhul veetakse kaupu enda arvel või rendi või tasu eest ja mis ei avalda mõju ühtsele turule ja on vajalikud teatud majandusharude säilitamiseks riigi territooriumil ja mille puhul käesolevas määruuses sätestatud erandid näevad maksimaalse raadiusena ette 100 km.

Selle erandi alusel teostatav autoveodu võib haarata sõitu piirkonda, mille rahvastikutihedus on 5 või enam inimest km kohta, vaid sõidu lõpetamiseks või alustamiseks. Taoline meede peab oma laadilt ja ulatuselt olema kohane.

Artikkel 14

1. Liikmesriigid võivad pärast komisjonilt loa saamist teha artiklite 6 kuni 9 kohaldamisel erandeid eriolukordades toimuvate vedude osas, kui sellised erandid ei ohusta oluliselt artiklis 1 nimetatud eesmärke.

2. Pakistel juhtudel võivad liikmesriigid teha ajutisi, mitte üle 30 päeva kestvaid erandeid, millest teatatakse viivitamata komisjonile.

3. Komisjon teavitab teisi liikmesriike kõigist eranditest, mis on tehtud vastavalt käesolevale artiklile.

Artikkel 15

Liikmesriigid tagavad, et artikli 3 punktis a nimetatud sõidukite juhtide suhtes kohaldatakse siseriiklikke eeskirju, mis pakuvad lubatud sõiduajade ja ettenähtud vaheaegade ning kohustuslike puhkeperioodide osas kohast kaitset.



V PEATÜKK

JÄRELEVALVEMENETLUS JA SANKTSIOONID

Artikkel 16

1. Kui sõiduk ei ole varustatud sõidumeerikuga vastavalt määrusele (EMÜ) nr 3821/85, kohaldatakse järgnevalt nimetatud veoteenuste osas käesoleva artikli lõike 2 ja 3 sätteid:

- a) regulaarne siseriiklik reisijatevedu ja
- b) regulaarne rahvusvaheline reisijatevedu, mille marsruudi lõpp-punktid asuvad linnulennul mitte rohkem kui 50 km kaugusel kahe liikmesriigi vahelisest piirist ja mille liini pikkus ei ületa 100 km.

2. Veoettevõtja töötab välja sõiduplaani ja töögraafiku, milles näidatakse iga juhi nimi, elukoht ja ajakava, milles määratakse eelnevalt kindlaks sõiduajad, muu töö, vaheajad ja juhi kättesaadavus.

Iga juht, kes on hõivatud lõikes 1 nimetatud reisijateveoga, kannab endaga kaasas väljavõtet töögraafikust ja sõiduplaani koopiat.

3. Töögraafik

- a) peab sisaldama kõiki lõikes 2 nimetatud üksikasju ajavahemiku kohta, mis hõlmab eelnenud 28 päeva; nimetatud üksikasju tuleb ajakohastada korrapäraste ajavahemike järel, mis ei ületa ühte kuud;
- b) peab olema alla kirjutatud veoettevõtja juhi või teda esindama volitatud isiku poolt;
- c) peab olema veoettevõtjas säilitatud ühe aasta jooksul alates graafikuga hõlmatud aja möödumisest. Veoettevõtja annab asjassepuutuvatele juhtidele, kes seda nõuavad, töögraafikust väljavõtte; ja
- d) peab olema esitatud ja väljastatud volitatud kontrolliametnikule viimase vastavasisulisel nõudmisel.

Artikkel 17

1. Liikmesriigid edastavad komisjonile komisjoni otsuses 93/173/EMÜ ⁽¹⁾ ettenähtud standardvormi kasutades vajaliku teabe, võimaldamaks komisjonil iga kahe aasta järel koostada aruannet käesoleva määruse ja määruse (EMÜ) nr 3821/85 täitmisest ja arengusuundadest kõnealustes valdkondades.

2. See teave peab komisjonini jõudma hiljemalt vaadeldava kaheaastase ajavahemiku lõppemise kuupäevale järgneval 30. septembril.

3. Nimetatud aruandes märgitakse, kuidas on kasutatud artiklis 13 sätestatud erandit.

⁽¹⁾ EÜT L 72, 25.3.1993, lk 33.

▼B

4. Komisjon edastab aruande Euroopa Parlamendile ja nõukogule 13 kuu jooksul pärast aruandes vaadeldud kaheaastase ajavahemiku lõppu.

Artikkel 18

Liikmesriigid võtavad vastu meetmed, mis võivad olla vajalikud käesoleva määruse rakendamiseks.

Artikkel 19

1. Liikmesriigid kehtestavad käesoleva määruse ja määruse (EMÜ) nr 3821/85 sätete rikkumiste eest sanktsioonid ja võtavad kõik vajalikud meetmed nende rakendamise tagamiseks. Nimetatud sanktsioonid peavad olema tõhusad, proportsionaalsed, hoiatavad ja mittediskrimineerivad. Käesoleva määruse ja määruse (EMÜ) nr 3821/85 rikkumine ei või kaasa tuua mitut sanktsiooni või menetlust. Liikmesriigid teavitavad komisjoni nimetatud meetmetest ja sanktsioone reguleerivatest sätetest artikli 29 teises lõigus nimetatud kuupäevaks. Komisjon omakorda edastab teabe liikmesriikidele.

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

Erandina, kui tuvastatakse rikkumine:

- mida ei pandud toime asjaomase liikmesriigi territooriumil ja
- mille pani toime veoettevõtja, kelle asukoht on mõnes teises liikmesriigis või kolmandas riigis, või juht, kelle töökoht on mõnes teises liikmesriigis või kolmandas riigis,

võivad liikmesriigid kuni 1. jaanuarini 2009 sanktsioonide määramise asemel teavitada rikkumisest selle liikmesriigi või kolmanda riigi pädevat ametiasutust, kus asub vedaja asukoht või juhi töökoht.

3. Kui liikmesriik algatab teatud rikkumise suhtes menetluse või määrab sanktsiooni, peab ta esitama juhile piisavad kirjalikud tõendid.

4. Liikmesriigid tagavad proportsionaalsete sanktsioonide süsteemi, mis võib hõlmata ka rahalisi sanktsioone, olemasolu juhiks, kui vedaja või temaga seotud kaubasaatjad, ekspedeerijad, reisikorraldajad, peatõvõtjad, alltõövõtjad ja sõidukijuhtide vahendamise agentuurid rikuvad käesolevat määrust või määrust (EMÜ) nr 3821/85.

Artikkel 20

1. Juht peab kõiki liikmesriigi poolt sanktsioonide määramisel või menetluse algatamisel esitatud tõendeid säilitama seni, kuni käesoleva määruse sama rikkumine ei saa kaasa tuua teise menetluse algatamist või teise sanktsiooni määramist vastavalt käesolevale määrusele.

▼B

2. Juht peab lõikes 1 viidatud tõendid nõudmisel esitama.
3. Juht, kes töötab mitme veoettevõtja juures või on mitme veoettevõtja käsutuses, edastab igale ettevõtjale II peatüki täitmiseks piisava teabe.

Artikkel 21

Et käsitleda juhtumeid, mille suhtes liikmesriik on seisukohal, et tegemist on käesoleva määruse rikkumisega, mis võib selgelt ohustada liiklusohutust, volitab see liikmesriik asjaomast pädevat asutust jätta asjaomane sõiduk seisma kuni rikkumise põhjuse kõrvaldamiseni. Liikmesriigid võivad kohustada juhti kinni pidama ööpäevasest puhkeperioodist. Lisaks sellele liikmesriigid vajaduse korral tühistavad või peatavad ettevõtja tegevusloa või piiravad selle kehtivust, kui ettevõtja asukoht on selles liikmesriigis, või võtavad ära sõidukijuhi juhiloa või peatavad või piiravad selle kehtivust. Komisjon, toimides artikli 24 lõikes 2 sätestatud korras, töötab välja suunised käesoleva artikli ühtlustatud kohaldamiseks.

Artikkel 22

1. Liikmesriigid abistavad üksteist käesoleva määruse kohaldamisel ja selle täitmise kontrollimisel.
2. Liikmesriikide pädevad asutused edastavad üksteisele regulaarselt kogu olemasoleva teabe:
 - a) mitteresidentide poolt toime pandud II peatüki sätete rikkumiste ning nende eest kehtestatud sanktsioonide kohta;
 - b) liikmesriigi poolt oma residentide suhtes kehtestatud sanktsioonide kohta rikkumiste eest, mis on toime pandud mõnes teises liikmesriigis.
3. Liikmesriigid edastavad komisjonile regulaarselt olulise teabe käesoleva määruse siseriikliku tõlgendamise ja kohaldamise kohta; komisjon teeb nimetatud teabe elektroonilisel kujul kättesaadavaks teistele liikmesriikidele.
4. Komisjon toetab liikmesriikide vahelist dialoogi käesoleva määruse siseriikliku tõlgendamise ja kohaldamise kohta läbi artikli 24 lõikes 1 viidatud komitee.

Artikkel 23

Ühendus alustab kolmandate riikidega läbirääkimisi, mis võivad osutuda vajalikuks käesoleva määruse rakendamise eesmärgil.

Artikkel 24

1. Komisjoni abistab määruse (EMÜ) nr 3821/85 artikli 18 lõike 1 alusel loodud komitee.

▼B

2. Sellele lõikele viitamisel kohaldatakse nõuandemenetlust vastavalt otsuse 1999/468/EÜ artiklile 3, arvestades selle otsuse artikleid 7 ja 8.
3. Komitee võtab vastu oma töökorra.

Artikkel 25

1. Ühe liikmesriigi taotlusel või omal algatusel:
 - a) kontrollib komisjon juhtumeid, mil käesoleva määruse sätteid, eriti sõiduaegade, vaheaegade ja puhkeperioodide osas, kohaldatakse ja jõustatakse erinevalt;
 - b) selgitab komisjon ühise lähenemisviisi tagamiseks käesoleva määruse sätteid.
2. Lõikes 1 viidatud juhtudel võtab komisjon artikli 24 lõikes 2 nimetatud menetluse kohaselt vastu otsuse soovitatud lähenemisviisi kohta. Komisjon edastab oma otsuse Euroopa Parlamendile, nõukogule ja liikmesriikidele.

VI PEATÜKK

LÕPPSÄTTED*Artikkel 26*

Määrust (EMÜ) nr 3821/85 muudetakse käesolevaga järgmiselt.

1. Artikkel 2 asendatakse järgmise tekstiga:

“Artikkel 2

Käesoleva määruse kohaldamisel kehtivad Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. märtsi 2006. aasta määruse (EÜ) nr 561/2006 (teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamise ning nõukogu määruste (EMÜ) nr 3821/85 ja (EÜ) nr 2135/98 muutmise kohta) (*) artiklis 4 esitatud mõisted.

(*) ELT L 102, 11.4.2006, lk 1”.

2. Artikli 3 lõikeid 1, 2 ja 3 muudetakse järgmiselt:

“1. Sõidumeerik paigaldatakse ja seda kasutatakse liikmesriigis registreeritud sõidukites, mida kasutatakse reisijate või kauba autoveol ja mis on registreeritud ühes liikmesriigis, välja arvatud määruse nr 561/2006 artiklis 3 osutatud sõidukid. Määruse nr 561/2006 artikli 16 lõikes 1 osutatud sõidukid ning sõidukid, mille suhtes oli määruse (EMÜ) nr 3820/85 kohaldamisel antud erand, kuid mille suhtes erand määruse (EÜ) nr 561/2006 kohaselt enam ei kehti, peavad nimetatud nõude täitma hiljemalt 31. detsembriks 2007.

▼B

2. Liikmesriigid võivad anda käesoleva määruse kohaldamisel erandi määruse (EÜ) nr 561/2006 artikli 13 lõigetes 1 ja 3 osutatud sõidukite suhtes.

3. Pärast komisjonilt loa saamist võivad liikmesriigid anda käesoleva määruse kohaldamisel erandi määruse (EÜ) nr 561/2006 artiklis 14 osutatud vedudel kasutatavate sõidukite suhtes”.

3. Artikli 14 lõige 2 asendatakse järgmisega:

“2. Ettevõtja säilitab salvestuslehed ja väljatrükid – juhul, kui need artikli 15 lõike 1 kohaselt on olemas – kronoloogilises järjekorras ja loetaval kujul vähemalt aasta pärast nende kasutamist ja väljastab asjaomastele juhtidele nende taotluse korral koopiad. Lisaks sellele väljastab ettevõtja asjaomastele juhtidele nende nõudmisel juhikaartidelt allalaetud andmete koopiad ja koopiade väljatrükid. Salvestuslehed, väljatrükid ja allalaetud andmed esitatakse või antakse üle mis tahes volitatud kontrolliametniku nõudmisel.”

4. Artiklit 15 muudetakse järgmiselt.

— Lõikesse 1 lisatakse järgmine punkt:

“Kui juhikaart on kahjustatud, töötab häiretega või ei ole juhi valduses, peab juht:

a) oma teekonna alguses trükkima välja andmed tema poolt juhitud sõiduki kohta ja kandma väljatrükile:

i) andmed, mis võimaldavad juhi kindlakstegemist (nimi, juhikaardi või juhiloa number), ning oma allkirja;

ii) lõike 3 teise taande punktides b, c ja d osutatud ajavahemikud;

b) oma teekonna lõpul välja trükkima andmed sõidumeeriku poolt salvestatud ajavahemike kohta, märkima üles sõidumeeriku poolt mittedokumenteeritud ajavahemikud, mil ta väljatrüki koostamisest alates teostas teisi töid, oli valmisolekuseisundis või võttis puhkeaja, ning kandma sellele dokumendile andmed, mis võimaldavad juhi kindlakstegemist (nimi, juhikaardi või juhiloa number), samuti oma allkirja.”

— Lõike 2 teine punkt asendatakse järgmisega:

“Kui juht ei viibi sõidukis ja ei saa seetõttu sõidukisse paigaldatud seadet kasutada, tuleb lõike 3 teise taande punktides b, c ja d osutatud ajavahemikud,


a) kui sõiduk on varustatud sõidumeerikuga vastavalt I lisale, kanda salvestuslehele käsitsi, automaatse registreerimise või muude vahendite abil loetavalt ja salvestuslehte määrimata, või

▼B

- b) kui sõiduk on varustatud sõidumeerikuga vastavalt IB lisale, kanda juhikaardile sõidumeeriku manuaalse sisestusseadme abil.

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

— Lõike 3 punktid b ja c asendatakse järgmistega:

- “b) *muud tööd* – mis tahes tegevus peale sõiduki juhtimise Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. märtsi 2002. aasta direktiivi 2002/15/EÜ (autovedude alase liikuva tegevusega hõivatud isikute tööaja korralduse kohta) (*) artikli 3 punkti a tähenduses, samuti mis tahes töö sama või mõne teise tööandja jaoks kas transpordisektoris või väljaspool seda ning need tuleb registreerida märgi  all.
- c) *valmisolekuaeg* – direktiivi 2002/15/EÜ artikli 3 punkti b tähenduses tuleb registreerida märgi all.

(*) EÜT L 80, 23.3.2002, lk 35.”

— Lõige 4 tunnistatakse kehtetuks.

— Lõige 7 asendatakse järgmisega:

- “7. a) Kui juht juhib sõidukit, mis on varustatud sõidumeerikuga I lisa kohaselt, peab ta suutma kontrolliametnikule selle nõudmisel igal ajal esitada:
- i) jooksva nädala salvestuslehed ja juhi poolt eelnenud 15 päeval kasutatud salvestuslehed;
 - ii) juhikaardi selle olemasolul ja
 - iii) kõik jooksva nädala ja eelnenud 15 päeva jooksul koostatud käsikirjalised kanded ja väljatrükid, mis on ette nähtud käesoleva määruse ja määrusega (EÜ) nr 561/2006.

Pärast 1. jaanuari 2008 hõlmavad alapunktides i ja iii osutatud ajavahemikud siiski jooksvat päeva ja eelnenud 28 päeva.

- b) Kui juht juhib sõidukit, mis on varustatud sõidumeerikuga IB lisa kohaselt, peab ta suutma kontrolliametnikule selle nõudmisel igal ajal esitada:

- i) juhikaardi selle olemasolul;
- ii) kõik jooksva nädala ja eelnenud 15 päeva jooksul koostatud käsikirjalised kanded ja väljatrükid, mis on ette nähtud käesoleva määruse ja määrusega (EÜ) nr 561/2006, ja

▼B

iii) salvestuslehed punktis 1 osutatud ajavahemiku kohta, kui ta on selle ajavahemiku jooksul juhtinud sõidukit, mis on varustatud sõidumeerikuga vastavalt I lisale.

Pärast 1. jaanuari 2008 hõlmab alapunktis ii osutatud ajavahemik siiski jooksvat päeva ja eelnenud 28 päeva.

c) Volitatud kontrolliametnik võib määruse (EÜ) nr 561/2006 täitmist kontrollida, analüüsides salvestuslehti, kuvades ekraanile või trükkides välja sõidumeerikus või juhikaardil salvestatud andmeid või muul moel iga teist tõendussuutlikku dokumenti, mis tõendab mittevastavust mõne sättega, näiteks artikli 16 lõigete 2 ja 3 sätetega.”

Artikkel 27

Määrust (EÜ) nr 2135/98 muudetakse järgmiselt.

1. Artikli 2 lõike 1 punkt a asendatakse järgmisega:

“1. a) Kahekümnendal päeval pärast Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. määruse 2006 (EÜ) nr 561/2006 avaldamist (teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamise ja nõukogu määruste (EMÜ) nr 3821/85 ja (EÜ) nr 2135/98 muutmise kohta) (*) tuleb esmakordselt kasutuselevõtavatele sõidukitele paigaldada sõidumeerik vastavalt määruse (EMÜ) nr 3821/85 IB lisa nõuetele.

(*) ELT L 102, 11.4.2006, lk 1”.

2. Artikli 2 lõige 2 asendatakse järgmisega:

“2. Liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed tagamaks, et nad on suutelised juhikaarte välja andma hiljemalt kahekümnendal päeval pärast määruse (EÜ) nr 561/2006 avaldamist.”

Artikkel 28

Määrus (EMÜ) nr 3820/85 tunnistatakse kehtetuks ja asendatakse käesoleva määrusega.

Määruse (EMÜ) nr 3820/85 artikli 5 lõikeid 1, 2 ja 4 kohaldatakse kuni direktiivi 2003/59/EÜ artikli 15 lõikes 1 nimetatud tähtpäevadeni.

Artikkel 29

Käesolev määrus jõustub 11. aprillil 2007, välja arvatud artikli 10 lõige 5, artikli 26 lõiked 3 ja 4 ning artikkel 27, mis jõustuvad 1. mail 2006.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.