

DIREKTIIVID

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV (EL) 2020/1057,

15. juuli 2020,

millega kehtestatakse seoses direktiividega 96/71/EÜ ja 2014/67/EL sõidukijuhtide lähetamist autovedude sektoris reguleerivad erinormid ning muudetakse direktiivi 2006/22/EÜ seoses täitmise tagamise nõuetega ja määrust (EL) nr 1024/2012

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 91 lõiget 1,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust, ⁽¹⁾

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust, ⁽²⁾

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt ⁽³⁾

ning arvestades järgmist:

- (1) Selleks et luua ohutu, tõhus ja sotsiaalselt vastutustundlik autovedude sektor, on vaja ühelt poolt tagada sõidukijuhtidele nõuetekohased töötingimused ja sotsiaalkaitse ning teiselt poolt ettevõtjatele ning autoveoettevõtjatele sobilikud äritegevuse ja ausa konkurentsi tingimused. Arvestades tööjõu suurt liikuvust autovedude sektoris, on vaja sektoripõhiseid norme, et tagada tasakaal autoveoettevõtjate piiriüleste teenuste osutamise vabaduse, kaupade vaba liikumise ja sõidukijuhtide nõuetekohaste töötingimuste ja sotsiaalkaitse vahel.
- (2) Autoveoettevõtjate omase suure liikuvuse tõttu on vaja pöörata erilist tähelepanu selle tagamisele, et sõidukijuhtidel on asjakohased õigused ja et autoveoettevõtjad, kes on enamasti väikesed ettevõtjad, ei satuks ebaproportsionaalselt suure halduskoormuse ega diskrimineeriva kontrollimise olukorda, mis piirab põhjendamatult nende vabadust osutada piiriülesteid teenuseid. Samal põhjusel peavad kõik autovedude sektoris kohaldatavad riigisisised normid olema proportsionaalsed ja põhjendatud ning võtma arvesse vajadust tagada sõidukijuhtidele nõuetekohased töötingimused ja sotsiaalkaitse ning soodustada riigisiseste ja välismaiste autoveoettevõtjate vaheliste ausa konkurentsi tingimustes toimuvate autoveoettevõtjate vaba osutamist.
- (3) Siseturu ladusa toimimise jaoks on ülioluline, et tasakaalustatud viisil parandatakse sõidukijuhtide sotsiaalseid ja töötingimusi ning liikmesriigi ja välismaistel autoveoettevõtjatel võimaldatakse osutada autoveoettevõtjate ausa konkurentsi tingimustes.
- (4) Autovedude sektori suhtes kehtivate liidu sotsiaalõigusnormide tõhususe ja tulemuslikkuse hindamisel on praegustes sätetes leitud lünki ja vajakajäämisi sätete täitmise tagamisel, näiteks seoses varifirmadega. Lisaks sellele tõlgendavad, kohaldavad ja rakendavad liikmesriigid kõnealuseid sätteid üsna erinevalt, mis põhjustab sõidukijuhtidele ja autoveo- ettevõtjatele suurt halduskoormust. See tekitab õiguskindlusetuse, mis kahjustab sõidukijuhtide sotsiaalseid tagatiseid ja töötingimusi ning autoveoettevõtjate ausa konkurentsi tingimusi.
- (5) Et tagada Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivide 96/71/EÜ ⁽⁴⁾ ja 2014/67/EL ⁽⁵⁾ nõuetekohane kohaldamine, tuleks tugevdada liidu tasandi kontrolli ja koostööd sõidukijuhtide lähetamisega seotud pettuste vastu võitlemisel.

⁽¹⁾ ELT C 197, 8.6.2018, lk 45.

⁽²⁾ ELT C 176, 23.5.2018, lk 57.

⁽³⁾ Euroopa Parlamendi 4. aprilli 2019. aasta seisukoht (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata) ja nõukogu 7. aprilli 2020. aasta esimese lugemise seisukoht (ELT C 149, 5.5.2020, lk 1). Euroopa Parlamendi 9. juuli 2020. aasta seisukoht (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata).

⁽⁴⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. detsembri 1996. aasta direktiiv 96/71/EÜ töötajate lähetamise kohta seoses teenuste osutamisega (EÜT L 18, 21.1.1997, lk 1).

⁽⁵⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. mai 2014. aasta direktiiv 2014/67/EL, mis käsitleb direktiivi 96/71/EÜ (töötajate lähetamise kohta seoses teenuste osutamisega) jõustamist ning millega muudetakse määrust (EL) nr 1024/2012, mis käsitleb siseturu infosüsteemi kaudu tehtavat halduskoostööd („IMI määrus“) (ELT L 159, 28.5.2014, lk 11).

- (6) Komisjon kinnitas oma 8. märtsi 2016. aasta ettepanekus direktiivi 96/71/EÜ läbivaatamise kohta, et selle direktiivi rakendamine tekitab erilisi õiguslikke küsimusi ja raskusi väga liikuvus autovedude sektoris ja märkis, et neid probleeme oleks võimalik kõige paremini lahendada kitsamalt autovedude sektorit reguleerivate õigusaktidega.
- (7) Selleks et tagada autovedude sektoris direktiivi 96/71/EÜ tulemuslik ja proportsionaalne rakendamine, on vaja kehtestada sektoripõhised normid, mis kajastavad autovedude sektori töötajatele eriomast väga suurt liikuvust ning mille abil leitakse tasakaal sõidukijuhtide sotsiaalkaitse ja autoveoettevõtjate piiriüleste teenuste osutamise vabaduse vahel. Direktiivi 96/71/EÜ sätteid töötajate lähetamise kohta ning nende rakendamist käsitlevad direktiivi 2014/67/EL sätteid on autovedude sektori suhtes kohaldatavad ning peaksid kuuluma käesolevas direktiivis sätestatud erinormide kohaldamisalasse.
- (8) Arvestades veosektori väga liikuvat laadi, ei lähetata sõidukijuhte üldiselt teise liikmesriiki pikaajaliste teenuslepingute alusel, nagu võib olla tavaks mõnes muus sektorites. Seetõttu tuleks täpsustada, millistel juhtudel ei kehti lähetatud sõidukijuhtide suhtes direktiivi 96/71/EÜ pikaajalist lähetamist käsitlevad sätteid.
- (9) Tasakaalustatud sektoripõhised lähetamise erinormid peaksid põhinema piisaval seosel, mis on sõidukijuhil osutava teenuse ja vastuvõtva liikmesriigi territooriumiga. Nende normide täitmise hõlbustamiseks tuleks eristada eri vedude liike sõltuvalt nende seose tasemest vastuvõtva liikmesriigi territooriumiga.
- (10) Kui sõidukijuht teeb kahepoolseid vedusid ettevõtja asukohaliikmesriigist („asukohaliikmesriik“) teise liikmesriigi või kolmanda riigi territooriumile või tagasi asukohaliikmesriiki, on teenuse iseloom tihedalt seotud selle asukohaliikmesriigiga. On võimalik, et juht teeb mitmeid kahepoolseid vedusid ühe teekonna jooksul. Lähetamisnormide ja seega ka vastuvõtvast liikmesriigis tagatud töötingimuste kohaldamine selliste kahepoolsete vedude suhtes piiraks ebaproportsionaalselt vabadust osutada piiriüleseid autoveoettevõtjate teenuseid.
- (11) Tuleks täpsustada, et rahvusvaheline autovedu läbi liikmesriigi territooriumi ei kujuta endast lähetust. Sellist vedu iseloomustab asjaolu, et sõidukijuht läbib liikmesriigi ilma kaupa peale või maha laadimata või reisijaid peale võtmata või neil väljuda laskmata ning seetõttu ei ole sõidukijuhi tegevuse ja läbitud liikmesriigi vahel olulist seost. Seega ei võeta näiteks sõidukijuhi kvalifitseerimisel transiidiriigis viibivaks arvesse hügieenilistel põhjustel tehtud peatusi.
- (12) Kui sõidukijuht teeb kombineeritud vedu, on autoveoetapi alguses või lõpus osutatava teenuse iseloom tihedalt seotud asukohaliikmesriigiga, kui autoveoetapp ise kujutab endast kahepoolset vedu. Teisest küljest on olemas piisav seos vastuvõtva liikmesriigi territooriumiga, kui vedu autoveoetapi käigus toimub vastuvõtva liikmesriigi sees või rahvusvahelise veona, mis ei ole kahepoolne, ning seega tuleks sellisel juhul lähetamisnorme kohaldada.
- (13) Piisav seos vastuvõtva liikmesriigi territooriumiga on olemas, kui sõidukijuht tegeleb kõnealuses liikmesriigis teist liiki vedudega, eelkõige kabotaažvedude või rahvusvaheliste vedudega, mis ei ole kahepoolsed. Niisugune piisav seos on olemas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrustes (EÜ) nr 1072/2009⁽⁶⁾ ja (EÜ) nr 1073/2009⁽⁷⁾ määratletud kabotaažvedude puhul, kuna kogu transport toimub vastuvõtvast liikmesriigis ja seega on teenus vastuvõtva liikmesriigi territooriumiga tihedalt seotud. Rahvusvahelist vedu, mis ei ole kahepoolne, iseloomustab asjaolu, et sõidukijuht teostab rahvusvahelist vedu väljaspool lähetava ettevõtja asukohaliikmesriiki. Osutatavatel teenustel on seega pigem seos asjaomase vastuvõtva liikmesriigiga kui päritoluliikmesriigiga. Sellistel juhtudel on sektoripõhised normid nõutavad ainult haldusnõuete ja kontrollimeetmetega seonduvalt.
- (14) Liikmesriigid peaksid tagama, et kooskõlas direktiiviga 2014/67/EL tehakse muude liikmesriikide veoettevõtjatele ja lähetatud sõidukijuhtidele lihtsal ja läbipaistval viisil kättesaadavaks direktiivi 96/71/EÜ artiklis 3 osutatud töötingimused, mis on riigisiseste õigus- ja haldusnormidega sätestatud või direktiivi 96/71/EÜ artikli 3 lõigete 1 ja 8 kohaselt selles liikmesriigis üldiselt kohaldatavaks tunnustatud kollektiivlepingute või vahekohtu otsustega või muul

⁽⁶⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. oktoobri 2009. aasta määrus (EÜ) nr 1072/2009 rahvusvahelisele autoveoturule juurdepääsu käsitlevate ühiseeskirjade kohta (ELT L 300, 14.11.2009, lk 72).

⁽⁷⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. oktoobri 2009. aasta määrus (EÜ) nr 1073/2009 rahvusvahelisele bussiteenuste turule juurdepääsu käsitlevate ühiseeskirjade kohta ning millega muudetakse määrust (EÜ) nr 561/2006 (ELT L 300, 14.11.2009, lk 88).

viisil kohaldatavad. Asjaomane teave peaks eeskätt hõlmama kollektiivlepingutega sätestatud töötingimusi, mis on asjaomasel geograafilisel alal üldiselt kohaldatavad kõigi samalaadsete ettevõtjate suhtes. Direktiiviga 2014/67/EL kooskõlas tuleks teha pingutusi sotsiaalpartnerite kaasamiseks.

- (15) Liidu autoveoettevõtjad on silmitsi kasvava konkurentsiga, mida pakuvad kolmandate riikide autoveoettevõtjad. Seega on ülimalt oluline tagada liidu autoveoettevõtjate mittediskrimineerimine. Direktiivi 96/71/EÜ artikli 1 lõikes 4 on öeldud, et kolmandas riigis asuvaid ettevõtjaid ei või kohelda soodsamalt kui liikmesriigis asuvaid ettevõtjaid. Nimetatud põhimõtet tuleks kohaldada ka käesolevas direktiivis ette nähtud lähetamise erinormide puhul. Eeskätt peaks see kehtima juhul, kui kolmanda riigi autoveoettevõtjad teevad veotoiminguid liidu turule juurdepääsu võimaldavate kahe- või mitmepoolsete lepingute alusel.
- (16) Üks peamisi kolmanda riigi autoveoettevõtjate juurdepääsu liidu turule ja liidu autoveoettevõtjate juurdepääsu kolmandate riikide turule reguleerivaid vahendeid on Euroopa Transpordiministrite Konverentsi mitmepoolne kvoodisüsteem. Igale Euroopa Transpordiministrite Konverentsi liikmesriigile antavate lubade arv otsustatakse kord aastas. Liikmesriigid peavad täitma oma kohust liidu ettevõtjaid mitte diskrimineerida, sealhulgas liidu turule juurdepääsu käsitlevate tingimuste kokkuleppimisel Euroopa Transpordiministrite Konverentsi raames.
- (17) Lisaks kuulub rahvusvahelisel autoveol töötava sõiduki meeskonna tööalase Euroopa kokkuleppe üle läbirääkimiste ja selle sõlmimise volitus liidu ainuvälispädevusse. Liit peaks kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 561/2006⁽⁸⁾ artikli 2 lõikega 3 viima liikmesriigi ja liidu tasandi sotsiaalõigusnormide järgimist kolmanda riigi ettevõtjate poolt kontrollida võimaldavad kontrollimehhanismid kooskõlla sellistega, mida kohaldatakse liidu ettevõtjate suhtes.
- (18) Probleeme on tekkinud ka direktiivis 96/71/EÜ sätestatud töötajate lähetamise normide ning direktiivis 2014/67/EL sätestatud haldusnõuete kohaldamisel väga liikuva autovedude sektori suhtes. Koordineerimata riiklikud meetmed, millega kohaldatakse autovedude sektori töötajate lähetamist reguleerivaid nõudeid ja tagatakse nende täitmine, on põhjustanud liidu mitteresidendist autoveoettevõtjatele õiguskindlusetust ja suure halduskoormuse. See piirab põhjendamatult piiriüleste autoveoteenuste osutamise vabadust, mis omakorda mõjutab negatiivselt tööhõivet ning autoveoettevõtjate konkurentsivõimet. Seetõttu tuleks haldusnõuded ja kontrollimeetmed ühtlustada. Sellega välditaks samuti autoveoettevõtjatele tekkivaid tarbetuid viivitusi.
- (19) Selleks et tagada tulemuslikult ja tõhusalt töötajate lähetamise sektoripõhiste normide täitmine ning et vältida liidu mitteresidendist autoveoettevõtjatele ebaproportsionaalselt suurt halduskoormust, tuleks kehtestada autovedude sektoris eraldi haldusnõuded ja kontrollimeetmed, kasutades täiel määral selliseid kontrollivahendeid nagu digitaalne sõidumeerik. Selleks et jälgida käesolevas direktiivis ja direktiivis 96/71/EÜ sätestatud kohustuste järgimist ning leevendada samas selle ülesande keerukust, peaks liikmesriikidel olema lubatud kehtestada autoveoettevõtjatele üksnes käesolevas direktiivis sätestatud ja autovedude sektorile kohandatud haldusnõudeid ja kontrollimeetmeid.
- (20) Veoettevõtjad vajavad nende suhtes kehtivate normide ja nõuetega seoses õiguskindlust. Normid ja nõuded peaksid olema selged ja arusaadavad, veoettevõtjatel peaks olema võimalik nendega kergesti tutvuda ning need peaksid võimaldama mõjusat kontrolli. Oluline on, et uued normid ei tekitaks tarbetut halduskoormust ning et neis võetaks arvesse väikeste ja keskmise suurusega ettevõtjate huve.

⁽⁸⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. märtsi 2006. aasta määrus (EÜ) nr 561/2006, mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist ja millega muudetakse nõukogu määrusi (EMÜ) nr 3821/85 ja (EÜ) nr 2135/98 ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 3820/85 (ELT L 102, 11.4.2006, lk 1).

- (21) Sõidukijuhtide halduskoormus ja dokumendihaldus peaks olema mõistlik. Kui teatud dokumendid peaksid olema sõidukis kättesaadavad teedel korraldatava kontrolli ajal, peaks autoveoettevõtjad tegema muud dokumendid kättesaadavaks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 1024/2012⁽⁹⁾ loodud siseturu infosüsteemi avaliku liidese kaudu ning vajaduse korral selle liikmesriigi pädevate asutuste kaudu, kus autoveoettevõtja asub. Pädevad asutused peaksid kasutama liikmesriikidevahelist vastastikuse abi raamistikku, mis on sätestatud direktiivis 2014/67/EL.
- (22) Et hõlbustada käesolevas direktiivis kehtestatud lähetamisalaste nõuete täitmise kontrollimist, peaksid autoveoettevõtjad sõidukijuhtide lähetamisel saatma liikmesriigi pädevatele asutustele lähetusdeklaratsiooni.
- (23) Et vähendada autoveoettevõtjate halduskoormust, on vaja lähetusdeklaratsioonide saatmine ja uuendamine lihtsaks muuta. Seepärast peaks komisjon arendama autoveoettevõtjatele kättesaadava mitmekeelse avaliku liidese, mille kaudu nad saaksid esitada ja uuendada lähetusteavet ning esitada siseturu infosüsteemi vajaduse korral muid vajalikke dokumente.
- (24) Arvestades, et mõnes liikmesriigis mängivad sotsiaalõigusnormide täitmise tagamisel autovedude sektoris väga olulist rolli sotsiaalpartnerid, peaks liikmesriikidel olema lubatud anda viimastele vajalikku teavet siseturu infosüsteemi kaudu ja üksnes eesmärgiga kontrollida vastavust lähetamist reguleerivatele normidele, järgides samas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) 2016/679⁽¹⁰⁾. Vajalikku teavet tuleks anda ka siseturu infosüsteemis mitteosalevatele sotsiaalpartneritele.
- (25) Selleks et tagada käesoleva direktiivi rakendamise ühetaolised tingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused, et täpsustada siseturu infosüsteemiga ühendatud avaliku liidese funktsioone. Neid volitusi tuleks teostada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 182/2011⁽¹¹⁾.
- (26) On ülioluline tagada töö- ja puhkeaja normide piisav, tulemuslik ja järjepidev täitmine, mis suurendab liiklusohutust, kaitseb sõidukijuhtide töötingimusi ja hoiab ära nõuete täitmatajätmisest tulenevaid konkurentsimoonusi. Seetõttu on soovitatav laiendada Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2006/22/EÜ⁽¹²⁾ kehtivaid ühtseid täitmise tagamise sätteid Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2002/15/EÜ⁽¹³⁾ sätestatud tööaja nõuetele vastavuse kontrollimisele.
- (27) Võttes arvesse direktiivis 2002/15/EÜ kehtestatud tööajanormide täitmise kontrollimiseks vajalikke andmeid, sõltub teedel korraldatavate kontrollide ulatus piisavaid ajavahemikke hõlmata võimaldava tehnoloogia väljatöötamisest ja kasutusele võtmisest. Teedel korraldatava kontrolli puhul tuleks piirduda aspektidega, mis on sõidumeeriku ja sellega seotud pardasalvestusseadmete abil juba kontrollitavad, samas kui põhjalik kontroll peaks toimuma ettevõtja valdustes.
- (28) Teedel korraldatavaid kontrole tuleks teha tõhusalt ja kiirelt, et sooritada need lühima võimaliku aja jooksul ja minimaalse ajakaoga sõidukijuhi jaoks. Autoveoettevõtja ja sõidukijuhi kohustused tuleks selgelt eristada.

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

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

⁽¹¹⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrus (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisvolituste teostamise suhtes (ELT L 55, 28.2.2011, lk 13).

⁽¹²⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. märtsi 2006. aasta direktiiv 2006/22/EÜ, mis käsitleb nõukogu määruste (EMÜ) nr 3820/85 ja (EMÜ) nr 3821/85 rakendamise miinimumtingimusi seoses autovedudega seotud sotsiaalõigusnormidega ja millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 88/599/EMÜ (ELT L 102, 11.4.2006, lk 35).

⁽¹³⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. märtsi 2002. aasta direktiiv 2002/15/EÜ autovedude alase liikuva tegevusega hõivatud isikute tööaja korralduse kohta (EÜT L 80, 23.3.2002, lk 35).

- (29) Veelgi tuleks edendada liikmesriikide täitevasutuste vahelist koostööd kooskõlastatud kontrollide tegemisel, mida liikmesriigid peaksid püüdma laiendada ettevõtja valdustes toimuvatele kontrollidele. Kooskõlastatud kontrollide läbiviimisel võib pakkuda liikmesriikidele olulist abi Euroopa Tööjõuamet, kelle tegevuse ulatus hõlmab Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2019/1149⁽¹⁴⁾ artikli 1 lõike 4 kohaselt direktiivi 2006/22/EÜ. Euroopa Tööjõuamet võib ühtlasi toetada haridus- ja koolitustegevust.
- (30) Liikmesriikide halduskoostöö autovedude sektori sotsiaalõigusnormide rakendamisel on osutunud ebapiisavaks, mille tõttu on normide piiriülene täitmise tagamine muutunud keerukamaks, ebatõhusaks ja ebajärjekindlaks. Seetõttu on vaja luua omavahelise tulemusliku suhtluse ja vastastikuse abistamise raamistik, sealhulgas vahetada andmeid rikkumiste kohta ning teavet täitmise tagamise parimate tavade kohta.
- (31) Et soodustada tõhusat halduskoostööd ja teabevahetust, pannakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr 1071/2009⁽¹⁵⁾ liikmesriikidele kohustus ühendada oma riiklikud elektroonilised registrid Euroopa autoveoettevõtjate registri süsteemi kaudu. Selle süsteemi kaudu teedel korraldatavate kontrollide ajal juurdepääsetava teabe ulatust tuleks suurendada.
- (32) Komisjon peaks töötama siseturu infosüsteemi jaoks välja ühe või mitu uut moodulit, et lihtsustada ja täiustada liikmesriikidevahelist suhtlemist, tagada autovedude sektori sotsiaalõigusnormide ühetaolisem kohaldamine ning soodustada autoveoettevõtjate poolt haldusnõuete täitmist sõidukijuhtide lähetamisel. On oluline, et siseturu infosüsteem võimaldab lähetusdeklaratsioonide kehtivuse kontrollimist teedel korraldatavate kontrollide käigus.
- (33) Tulemusliku halduskoostöö raames toimuv teabevahetus ja liikmesriikide vastastikune abi peaksid olema kooskõlas isikuandmete kaitse normidega, mis on sätestatud määruses (EL) 2016/679 ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) 2018/1725⁽¹⁶⁾. Siseturu infosüsteemi kaudu toimuv teabevahetus peaks samuti olema kooskõlas määrusega (EL) nr 1024/2012.
- (34) Selleks et parandada normide täitmise tagamise tulemuslikkust, tõhusust ja järjepidevust on soovitatav arendada kehtivate riiklike riskiastme hindamise süsteemide omadusi ja laiendada nende kasutust. Juurdepääs riskiastme hindamise süsteemide andmetele võimaldaks asjaomase liikmesriigi pädevatel kontrolliasutustel paremini suunata kontrole nõuetele mittevastavatele autoveoettevõtjatele. Veoettevõtja riskiastme hindamise ühtne valem peaks aitama autoveoettevõtjaid kontrollide ajal õiglasemalt kohelda.
- (35) Seoses Lissaboni lepingu jõustumisega tuleks komisjonile direktiiviga 2006/22/EÜ antud volitused viia kooskõlla Euroopa Liidu toimimise lepingu (ELi toimimise leping) artiklitega 290 ja 291.
- (36) Selleks et tagada direktiivi 2006/22/EÜ ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile anda rakendamissoovitused, et suurendada liikmesriikide kontrollitavate sõidukijuhtide töötatud päevade arvu miinimummäära 4 %-ni; selgitada kogutava statistika kategooriate määratlusi; määrata asutus liikmesriikide vahel andmete, kogemuste ja teabe vahetamise aktiivseks edendamiseks; luua ettevõtjate riskiastme arvutamise ühtne valem; kehtestada heade

⁽¹⁴⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2019. aasta määrus (EL) 2019/1149, millega luuakse Euroopa Tööjõuamet, muudetakse määrusi (EÜ) nr 883/2004, (EL) nr 492/2011 ja (EL) 2016/589 ning tunnistatakse kehtetuks otsus (EL) 2016/344 (ELT L 186, 11.7.2019, lk 21).

⁽¹⁵⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. oktoobri 2009. aasta määrus (EÜ) nr 1071/2009, millega kehtestatakse ühiseeskirjad autoveoettevõtja tegevusalal tegutsemise tingimuste kohta ja tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 96/26/EÜ (ELT L 300, 14.11.2009, lk 51).

⁽¹⁶⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2018. aasta määrus (EL) 2018/1725, mis käsitleb füüsiliste isikute kaitset isikuandmete töötlemisel liidu institutsioonides, organites ja asutustes ning isikuandmete vaba liikumist, ning millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 45/2001 ja otsus nr 1247/2002/EÜ (ELT L 295, 21.11.2018, lk 39).

kontrollitavade suunised; kehtestada ühtne lähenemisviis, millega salvestada ja kontrollida teiste tööde ajavahe-
mikke ja vähemalt ühe nädala pikkuseid ajavahe-
mikke, mille jooksul sõidukijuht viibib sõidukist eemal ega saa selle
sõidukiga vedusid teha; ning edendada ühist lähenemist nimetatud direktiivi rakendamiseks, soodustada kontrolli-
asutuste lähenemisviiside sidusust ja määruse (EÜ) nr 561/2006 ühetaolist tõlgendamist eri kontrolliasutuste poolt
ning lihtsustada dialoogi transpordisektori ja kontrolliasutuste vahel. Eelkõige ettevõtjate riskiastme arutamise
ühtse valemi arendamiseks rakendusaktide vastuvõtmisel peaks komisjon tagama ettevõtjate võrdse kohtlemise.
Neid rakendamisvõteteks tuleks teostada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 182/2011.

- (37) Selleks et kajastada parimate tavade arengut seoses kontrollidega ja standardvarustuse kättesaadavusega kontrolli-
üksustele ning et kehtestada või ajakohastada määruse (EÜ) nr 561/2006 või Euroopa Parlamendi ja nõukogu
määruse (EL) nr 165/2014⁽¹⁷⁾ rikkumise raskusastmete määramist, tuleks komisjonile anda volitused võtta vastu
õigusakte kooskõlas ELi toimimise lepingu artikliga 290, et teha muudatusi vastavalt direktiivi 2006/22/EÜ I, II ja
III lisas. On eriti oluline, et komisjon viiks oma ettevalmistava töö käigus läbi asjakohaseid konsultatsioone,
sealhulgas ekspertide tasandil, ja et kõnealused konsultatsioonid viidaks läbi kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta
institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes⁽¹⁸⁾ sätestatud põhimõtetega. Eelkõige selleks, et tagada
delegeeritud õigusaktide ettevalmistamises võrdne osalemine, saavad Euroopa Parlament ja nõukogu kõik doku-
mendid liikmesriikide ekspertidega samal ajal ning nende ekspertidel on pidev juurdepääs komisjoni eksperdirüh-
made koosolekutele, millel arutatakse delegeeritud õigusaktide ettevalmistamist.
- (38) Direktiivi 2006/22/EÜ tuleks seetõttu vastavalt muuta,
- (39) Veoettevõtjad on ka teatavate lähetamist käsitlevate erinormide sihtrühm ning nad vastutavad oma toime pandud
rikkumiste tagajärgede eest. Selleks et vältida autoveoettevõtjatel lepingulisi veoteenuseid tellivate ettevõtjate poolt
kuritarvitamist, peaksid liikmesriigid kehtestama selged ja prognoositavad normid karistuse määramiseks kauba-
saatjatele, ekspediiitoritele, pea- ja alltöövõtjatele juhul, kui nad olid teadlikud või kõiki asjaolusid arvestades oleksid
pidanud olema teadlikud, et nende tellitud veoteenuste puhul pannakse toime lähetamise erinormide rikkumisi.
- (40) Et töötajatele ja ettevõtjatele kindlustada aus konkurents ja võrdsed tingimused, on vaja edendada õigusnormide
täitmise arukat tagamist ja pakkuda igakülgset toetust riskiastme hindamise süsteemide täielikuks kasutuselevõt-
miseks.
- (41) Komisjon peaks hindama töötajate lähetamist käsitlevate normide kohaldamise ja täitmise tagamise mõju autove-
dude sektorile ning esitama tulemuste kohta Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande, millega kohasel juhul
kaasneb seadusandliku ettepaneku tegemine.
- (42) Kuna käesoleva direktiivi eesmärke, nimelt ühelt poolt tagada sõidukijuhtidele nõuetekohased töötingimused ja
sotsiaalkaitse ning teiselt poolt ettevõtlusele ning autoveoettevõtjatele sobilikud äritegevuse ja ausa konkurentsi
tingimused, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada, küll aga saab seda käesoleva direktiivi ulatuse ja mõju tõttu
paremini saavutada liidu tasandil, võib liit võtta meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud
subsidiarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev
direktiiv nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale.
- (43) Käesolevat direktiivi ülevõtvaid riigisiseseid meetmeid tuleks kohaldada alates ... 18 kuud pärast käesoleva direktiivi
jõustumist. Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2018/957⁽¹⁹⁾ kohaldatakse autovevõtte sektori suhtes
kooskõlas nimetatud direktiivi artikli 3 lõikega 3 alates 2. veebruarist 2022,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

Sõidukijuhtide lähetamise erinormid

1. Käesoleva artikliga kehtestatakse erinormid direktiivi 96/71/EÜ (seoses sõidukijuhtide lähetamisega autovevõtte
sektoris) ja direktiivi 2014/67/EL (seoses nende sõidukijuhtide lähetamisele kohaldatavate haldusnõuete ja kontrollimeet-
metega) teatavate aspektide kohta.

⁽¹⁷⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. veebruari 2014. aasta määrus (EL) nr 165/2014 autovevõtte kasutatavate sõidumeerikute kohta,
millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 3821/85 autovevõtte kasutatavate sõidumeerikute kohta ning
muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 561/2006, mis käsitleb teatavate autovevõtte käsitlevate sotsiaal-
õigusnormide ühtlustamist (ELT L 60, 28.2.2014, lk 1).

⁽¹⁸⁾ ELT L 123, 12.5.2016, lk 1.

⁽¹⁹⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 28. juuni 2018. aasta direktiiv (EL) 2018/957, millega muudetakse direktiivi 96/71/EÜ töötajate
lähetamise kohta seoses teenuste osutamisega (ELT L 173, 9.7.2018, lk 16).

2. Kõnealuseid erinorme kohaldatakse sõidukijuhtide suhtes, kelle on tööle võtnud liikmesriigis asuv ettevõtja, kes võtab direktiivi 96/71/EÜ artikli 1 lõike 3 punktis a osutatud riikidevahelise meetme.

3. Olenemata direktiivi 96/71/EÜ artikli 2 lõikest 1 ei käsitata sõidukijuhti lähetatuna direktiivi 96/71/EÜ tähenduses, kui ta tegeleb kahepoolse kaubaveoga.

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

Alates 2. veebruarist 2022, mis on see kuupäev, millest alates peavad sõidukijuhid määruse (EL) nr 165/2014 artikli 34 lõike 7 kohaselt salvestama käsitsi andmed piiriületuse kohta, kohaldatakse liikmesriigid käesoleva lõike esimeses ja teises lõigus sätestatud erandit kahepoolse kaubaveo suhtes ka siis, kui sõidukijuht teeb lisaks kahepoolsele veole ühe peale- ja/või mahalaadimistoiminguga oma läbitavates liikmesriikides või kolmandates riikides, tingimusel et ta ei laadi kaupu peale ja maha samas liikmesriigis.

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

Käesoleva lõike kolmandas ja neljandas lõigus sätestatud täiendavate toimingute erand kehtib üksnes kuupäevani, mil määruse (EL) nr 165/2014 artikli 8 lõike 1 neljanda lõigu kohaselt esmakordselt liikmesriigis registreeritud sõidukitele paigaldatakse nimetatud määruse artikli 8 lõike 1 esimese lõigus osutatud piiriületuse ja täiendavate toimingute registreerimise nõuetele vastav arukas sõidumeerik. Alates sellest kuupäevast kohaldatakse käesoleva lõike kolmandas ja neljandas lõigus osutatud täiendavate toimingute erandit üksnes sõidukijuhtidele, kes kasutavad nimetatud määruse artiklites 8, 9 ja 10 sätestatud aruka sõidumeerikuga varustatud sõidukeid.

4. Olenemata direktiivi 96/71/EÜ artikli 2 lõikest 1, ei käsitata sõidukijuhti lähetatuna direktiivi 96/71/EÜ tähenduses, kui ta tegeleb kahepoolse reisijateveoga.

Käesolevas direktiivis tähendab kahepoolne vedu reisijate rahvusvahelise juhuveo ja liiniveo puhul määruse (EÜ) nr 1073/2009 määratluse kohaselt vedu, mille puhul sõidukijuht teeb ükskõik millise järgnevatest toimingutest:

- a) võtab sõitjad peale asukohaliikmesriigis ja laseb neil väljuda muus liikmesriigis või kolmandas riigis;
- b) võtab sõitjad peale liikmesriigis või kolmandas riigis ja laseb neil väljuda asukohaliikmesriigis või kolmandas riigis;
- c) võtab sõitjad peale ja laseb neil väljuda asukohaliikmesriigis eesmärgiga teha teise liikmesriiki või kolmandasse riiki kohalikke ekskursioone määruse (EÜ) nr 1073/2009 tähenduses.

Alates 2. veebruarist 2022, mis on see kuupäev, millest alates peavad sõidukijuhid määruse (EL) nr 165/2014 artikli 34 lõike 7 kohaselt salvestama käsitsi andmed piiriületuse kohta, kohaldatakse liikmesriigid käesoleva lõike esimeses ja teises lõigus sätestatud erandit kahepoolse reisijateveo suhtes ka siis, kui sõidukijuht lisaks kahepoolsele veole võtab reisijad peale üks kord ja/või laseb reisijatel oma läbitavates liikmesriikides või kolmandates riikides väljuda üks kord, tingimusel et sõidukijuht ei paku reisijateveoteenuseid kahe asukoha vahel läbitava liikmesriigi sees. Sama kehtib tagasisõidu puhul.

Käesoleva lõike kolmandas lõigus sätestatud täiendavate toimingute erand kehtib üksnes kuupäevani, mil määruse (EL) nr 165/2014 artikli 8 lõike 1 neljanda lõigu kohaselt esmakordselt liikmesriigis registreeritud sõidukitele paigaldatakse nimetatud määruse (EL) nr 165/2014 artikli 8 lõike 1 esimeses lõigus osutatud piiriületuse ja täiendavate toimingute registreerimise nõuetele vastav arukas sõidumeerik. Alates sellest kuupäevast kohaldatakse käesoleva lõike kolmandas lõigus osutatud täiendavate toimingute erandit üksnes sõidukijuhtidele, kes kasutavad asjaomase määruse artiklites 8, 9 ja 10 sätestatud aruka sõidumeerikuga varustatud sõidukeid.

5. Olenemata direktiivi 96/71/EÜ artikli 2 lõikest 1, ei käsitata sõidukijuhti lähetatuna direktiivi 96/71/EÜ tähenduses, kui ta läbib liikmesriigi territooriumi ilma kaupa peale- või mahalaadimata või reisijaid peale võtmata või neil väljuda laskmata.

6. Olenemata direktiivi 96/71/EÜ artikli 2 lõikest 1, ei käsitata sõidukijuhti lähetatuna direktiivi 96/71/EÜ tähenduses, kui ta läbib kombineeritud veo maanteeveoetapi alguse või lõpu nõukogu direktiivi 92/106/EMÜ⁽²⁰⁾ kohaselt, kui maanteeveoetapp ise kujutab endast kahepoolset vedu, nagu on määratletud käesoleva artikli lõikes 3.

7. Määrustes (EÜ) nr 1072/2009 ja (EÜ) nr 1073/2009 määratletud kabotaažvedudega tegelevat sõidukijuhti käsitatakse lähetatuna vastavalt direktiivile 96/71/EÜ.

8. Lähetamist direktiivi 96/71/EÜ artikli 3 lõike 1a tähenduses peetakse lõppenuks, kui sõidukijuht lahkub rahvusvahelise kauba- või reisijaveo käigus vastuvõtvast liikmesriigist. Lähetusperioodi ei kumuleerita sama sõidukijuhi või tema asendatava teise sõidukijuhi eelmiste sarnaste rahvusvaheliste vedude raames toimunud lähetusperioodidega.

9. Liikmesriigid tagavad, et kooskõlas direktiiviga 2014/67/EL tehakse muude liikmesriikide veoettevõtjatele ja lähetatud sõidukijuhtidele lihtsal ja läbipaistval viisil kättesaadavaks direktiivi 96/71/EÜ artiklis 3 osutatud töötingimused, mis on riigisisese õigus- või haldusnormiga sätestatud või direktiivi 96/71/EÜ artikli 3 lõigete 1 ja 8 kohaselt nende territooriumil üldiselt kohaldatavaks tunnustatud või muul viisil kohaldatavate kollektiivlepingute või vahekohtu otsustega. Asjaomane teave peaks eeskätt hõlmama selliseid töötasu elemente, mis on muudetud kohustuslikuks nimetatud õiguslike vahenditega, sealhulgas kohasel juhul kollektiivlepingutega, mida üldiselt kohaldatakse kõigi vastaval geograafilisel alal asuvate samalaadsete ettevõtjate suhtes.

10. Kolmandas riigis asuvaid veoettevõtjaid ei või kohelda soodsamalt kui liikmesriigis asuvaid ettevõtjaid, sealhulgas juhul, kui kolmanda riigi veoettevõtjad teevad veotoiminguid liidu turule täielikku või osalist juurdepääsu võimaldavate kahe- või mitmepoolsete lepingute alusel.

11. Erandina direktiivi 2014/67/EL artikli 9 lõigetest 1 ja 2 võivad liikmesriigid seoses sõidukijuhtide lähetamisega kehtestada üksnes järgmised haldusnõuded ja kontrollimeetmed:

a) teises liikmesriigis asuva autoveoettevõtja kohustus esitada oma lähetuse sihtriigi pädevatele asutustele hiljemalt lähetuse alguses lähetusdeklaratsioon, kasutades määrusega (EL) nr 1024/2012 loodud siseturu infosüsteemiga ühendatud avaliku liidese mitmekeelset standardvormi; lähetusdeklaratsioon sisaldab järgmist teavet:

i) autoveoettevõtja andmed vähemalt ühenduse tegevusloa numbril, kui see number on olemas;

ii) veokorraldaja või mõne muu sellise kontaktisiku kontaktandmed asukohaliikmesriigis, kes suhtlevad pädevate asutustega vastuvõtvas liikmesriigis, kus teenuseid osutatakse ning kes saavad ja võtavad vastu dokumente ja teadaandeid;

iii) sõidukijuhi isikuandmed, elukohaaadress ja juhiloa number;

iv) sõidukijuhi töölepingu alguskuupäev ja lepingut reguleeriv õigus;

v) lähetuse eeldatav algus- ja lõppkuupäev;

vi) mootorsõidukite registreerimismärgid;

vii) kas osutatud transporditeenus on kaubavedu, reisijatevedu, rahvusvaheline vedu või kabotaažvedu;

b) autoveoettevõtja kohustus tagada, et sõidukijuhi käsutuses on ning et ta säilitab ja teeb teedel korraldatava kontrolli käigus kättesaadavaks paberandjal või elektroonilisel kujul:

i) siseturu infosüsteemi kaudu esitatud lähetamisdeklaratsiooni koopia;

⁽²⁰⁾ Nõukogu 7. detsembri 1992. aasta direktiiv 92/106/EMÜ, millega kehtestatakse ühiseeskirjad kaupade teatavate kombineeritud vedude kohta liikmesriikide vahel (EÜT L 368, 17.12.1992, lk 38).

- ii) tõendusmaterjal vastuvõttvas liikmesriigis toimuvate vedude kohta, näiteks elektrooniline saateleht (e-CMR) või Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 1072/2009 artikli 8 lõikes 3 osutatud tõendusmaterjal;
 - iii) sõidumeerikute andmed ja eelkõige nende liikmesriikide riigi tähised, kus sõidukijuht on viibinud rahvusvahelise autoveo või kabotaažveo käigus, vastavalt registreerimise ja arvestuse pidamise nõuetele, mis on sätestatud määrustes (EÜ) nr 561/2006 ja (EL) nr 165/2014;
- c) autoveoettevõtja kohustus saata lähetuse sihtliikmesriigi pädevate asutuste vahetu taotluse korral siseturu infosüsteemi avaliku liidese kaudu pärast lähetusperioodi koopia käesoleva lõike punkti b alapunktides ii ja iii osutatud dokumentidest, ning dokumendid sõidukijuhi tasustamise kohta lähetuse ajal, samuti tööleping või võrdväärne dokument nõukogu direktiivi 91/533/EMÜ⁽²¹⁾ artikli 3 tähenduses, sõidukijuhi tööga seotud tööajatabelid ja maksetõendid.

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

Asukohaliikmesriigi pädevad asutused tagavad, et nad esitavad taotletud dokumendid lähetuse sihtliikmesriigi pädevatele asutustele siseturu infosüsteemi kaudu 25 tööpäeva jooksul alates vastastikuse abi taotluse esitamise päevast.

Et kindlaks teha, kas sõidukijuhti ei saa käesoleva artikli lõigetega 3 ja 4 kooskõlas pidada lähetatuks, võivad liikmesriigid kehtestada kontrollimeetmena üksnes kohustuse, et sõidukijuht peab paber kandjal või elektroonilisel kujul säilitama ja teedel korraldatava kontrolli käigus esitama tõendusmaterjali asjaomaste rahvusvaheliste veotoimingute kohta, näiteks elektroonilise saatelehe (e-CMR) või määruse (EÜ) nr 1072/2009 artikli 8 lõikes 3 osutatud tõendusmaterjali, ja käesoleva lõike punkti b alapunktis iii osutatud sõidumeerikute andmed.

12. Autoveoettevõtja ajakohastab lõike 11 punktis a osutatud lähetusdeklaratsioone siseturu infosüsteemi avalikus liideses kontrollimise tarbeks.

13. Lähetusdeklaratsioonidest salvestatakse teave kontrollide tarbeks 24 kuuks siseturu infosüsteemi andmebaasis.

Liikmesriik võib lubada pädeval asutusel anda siseturu infosüsteemis mitteosalevatele sotsiaalpartneritele muude vahendite kaudu kui siseturu infosüsteem selles kättesaadavat teavet ulatuses, mis võimaldab kontrollida lähetamist reguleerivate normide täitmist, tehes seda kooskõlas riigi normide ja tavadega, tingimusel et:

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

14. Hiljemalt 2. veebruariks 2021 täpsustab komisjon rakendusaktiga siseturu infosüsteemi avaliku liidese funktsioonid. Nimetatud rakendusakt võetakse vastu kooskõlas artikli 4 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

15. Liikmesriigid väldivad kontrollimeetmete rakendamisel tarbetuid viivitusi, mis võivad mõjutada lähetuse kestust ja kuupäevi.

⁽²¹⁾ Nõukogu 14. oktoobri 1991. aasta direktiiv 91/533/EMÜ tööandja kohustuse kohta teavitada töötajaid töölepingu või töösuhte tingimustest (EÜT L 288, 18.10.1991, lk 32).

16. Liikmesriikide pädevad asutused teevad tihedalt koostööd ja annavad üksteisele vastastikust abi ja kogu asjakohase teabe direktiivis 2014/67/EL ja määruses (EÜ) nr 1071/2009 sätestatud tingimustel.

Artikkel 2

Direktiivi 2006/22/EÜ muutmine

Direktiivi 2006/22/EÜ muudetakse järgmiselt.

1) Pealkiri asendatakse järgmisega:

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

2) Artikkel 1 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 1

Reguleerimisese

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

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

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

(***) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. märtsi 2002. aasta direktiiv 2002/15/EÜ autovedude alase liikuva tegevusega hõivatud isikute tööaja korralduse kohta (EÜT L 80, 23.3.2002, lk 35).“

3) Artiklit 2 muudetakse järgmiselt:

a) lõike 1 teine lõik asendatakse järgmisega:

„Nimetatud kontrollid hõlmavad igal aastal ulatuslikku ja esinduslikku läbilõiget kõikidest määruste (EÜ) nr 561/2006 ja (EL) nr 165/2014 kohaldamisalasse kuuluvatest liikuvatest töötajatest, sõidukijuhtidest, ettevõtjatest ja sõidukitest ning direktiivi 2002/15/EÜ kohaldamisalasse kuuluvatest liikuvatest töötajatest ja sõidukijuhtidest. Direktiivi 2002/15/EÜ täitmise kontrollimiseks teedel korraldatavad kontrollid piirduvad selle kontrollimisega, mida saab tõhusalt teha sõidumeeriku ja seonduvate salvestusseadmete abil. Direktiivi 2002/15/EÜ täitmise põhjalik kontrollimine saab toimuda üksnes ettevõtja valdustes.“;

b) lõike 3 esimene ja teine lõik asendatakse järgmisega:

„Iga liikmesriik korraldab kontrolle nii, et need hõlmaksid vähemalt 3 % määruste (EÜ) nr 561/2006 ja (EL) nr 165/2014 kohaldamisalasse kuuluvate sõidukite juhtide töötatud päevadest. Teedel korraldatava kontrolli ajal on sõidukijuhil lubatud võtta ühendust peakontori, veokorraldaja või muu isiku või üksusega, et esitada enne teedel korraldatava kontrolli lõppu tõendid, mis leitakse sõidukikabiinis puuduvat; see ei mõjuta sõidukijuhi kohustust kasutada nõuetekohaselt sõidumeerikut.

Alates 1. jaanuarist 2012 võib komisjon rakendusaktiga tõsta nimetatud minimaalset protsendimäära 4 %-ni tingimusel, et artikli 3 kohaselt kogutud statistilised andmed näitavad, et keskmiselt üle 90 % kõikidest kontrollitud sõidukitest on varustatud digitaalse sõidumeerikuga. Oma otsuse tegemisel arvestab komisjon ka olemasolevate kontrollimeetmete tõhusust, eelkõige digitaalsete sõidumeerikute andmete kättesaadavust ettevõtjate valdustes. Nimetatud rakendusakt võetakse vastu artikli 12 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.“;

c) lisatakse järgmine lõige:

„3a. Iga liikmesriik korraldab direktiivi 2002/15/EÜ täitmise kontrolle, võttes arvesse käesoleva direktiivi artiklis 9 sätestatud riskiaseme hindamise süsteemi. Ettevõtjat kontrollitakse sihipäraselt, kui üks või mitu tema sõidukijuhtidest on pidevalt või raskelt rikkunud määrust (EÜ) nr 561/2006 või määrust (EL) nr 165/2014.“;

d) lõige 4 asendatakse järgmisega:

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

4) Artikli 3 viies lõik asendatakse järgmisega:

„Kui seda taotletakse, selgitab komisjon rakendusaktiga lähemalt esimese lõigu punktides a ja b nimetatud kategooriate määratlusi. Nimetatud rakendusakt võetakse vastu artikli 12 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.“

5) Artikkel 5 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 5

Kooskõlastatud kontrollid

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

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

6) Artikli 6 lõige 1 asendatakse järgmisega:

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

7) Artiklit 7 muudetakse järgmiselt:

a) lõiget 1 muudetakse järgmiselt:

i) punkt b asendatakse järgmisega:

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

ii) lisatakse järgmine punkt:

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

b) lõige 3 asendatakse järgmisega

„3. Liikmesriikide vahelist andmete, kogemuste ja teabe vahetust tuleb aktiivselt edendada, esmajoones – kuid mitte ainuüksi – artikli 12 lõikes 1 osutatud komitee ning iga asutuse poolt, kelle komisjon rakendusaktiga määrab. Nimetatud rakendusakt võetakse vastu artikli 12 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.“

8) Artikkel 8 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 8

Teabevahetus

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

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

b) üksikjuhtudel liikmesriigi põhjendatud taotluse korral.

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

Kui taotluse saanud liikmesriik leiab, et taotlus ei ole piisavalt põhjendatud, teatab ta sellest kümne tööpäeva jooksul alates taotluse saamisest taotluse esitanud liikmesriigile. Taotluse esitanud liikmesriik peab taotlust täiendavalt põhjendama. Kui taotluse esitanud liikmesriik ei suuda seda rohkem põhjendada, võib taotluse saanud liikmesriik taotluse tagasi lükata.

Kui teabe saamise taotluse täitmine või kontrollide, inspekteerimiste või uurimiste tegemine on keeruline või võimatu, teatab taotluse saanud liikmesriik sellest kümne tööpäeva jooksul alates taotluse saamisest taotluse esitanud liikmesriigile ja esitab nõuetekohased põhjendused, miks see on keeruline või võimatu. Asjaomased liikmesriigid peavad omavahel lahenduse leidmiseks aru.

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

3. Käesolevas artiklis sätestatud teabevahetus toimub Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 1024/2012 (*) loodud siseturu infosüsteemi kaudu. Seda ei kohaldata teabele, mida liikmesriigid vahetavad Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 1071/2009 (**) artikli 16 lõikes 5 osutatud riiklike elektrooniliste registrite otsekonsulteerimise kaudu.

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

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

9) Artiklit 9 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 1 asendatakse järgmisega:

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

Hiljemalt 2. juuniks 2021 kehtestab komisjon rakendusaktiga ettevõtjate riskiastme arvutamise ühtse valemi. Ühtses valemis võetakse arvesse rikkumiste arvu, raskusastet ja sagedust ning nende kontrollide tulemusi, mille käigus rikkumisi ei leitud, ja seda, kas autoveoettevõtja on kasutanud kõigis oma sõidukites arukat sõidumeerikut vastavalt määruse (EL) nr 165/2014 II peatükile. Nimetatud rakendusakt võetakse vastu kooskõlas käesoleva direktiivi artikli 12 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.“;

b) lõike 2 teine lause jäetakse välja;

c) lõige 3 asendatakse järgmisega:

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

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

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

d) lisatakse järgmised lõiked:

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

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

10) Artiklit 11 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Komisjon kehtestab rakendusaktiga suunised heade kontrollitavade kohta. Nimetatud rakendusakt võetakse vastu artikli 12 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

Need suunised avaldatakse iga kahe aasta tagant koostatavas komisjoni aruandes.“;

b) lõige 3 asendatakse järgmisega:

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

11) Artiklid 12–15 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 12

Komiteemenetlus

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

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

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

*Artikkel 13***Rakendusmeetmed**

Liikmesriigi taotlusel või omal algatusel võtab komisjon vastu rakendusaktid, millega järgitakse eeskätt mõnda järgmistest eesmärkidest:

- a) edendada ühist lähenemist käesoleva direktiivi rakendamiseks;
- b) edendada kontrolliasutuste vahelist ühtset lähenemisviisi ja määruse (EÜ) nr 561/2006 ühtlustatud tõlgendamist erinevate kontrolliasutuste poolt;
- c) lihtsustada dialoogi transpordisektori ja kontrolliasutuste vahel.

Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu käesoleva direktiivi artikli 12 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

*Artikkel 14***Läbirääkimised kolmandate riikidega**

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

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

*Artikkel 15***Lisade ajakohastamine**

Kooskõlas artikliga 15a on komisjonil õigus vastu võtta delegeeritud õigusakte I ja II lisa muutmiseks, et viia sisse vajalikud kohandused, mis kajastavad parimate tavade arengut.

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

12) Lisatakse järgmine artikkel:

*„Artikkel 15a***Delegeeritud volituste rakendamine**

1. Komisjonile antakse õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte käesolevas artiklis sätestatud tingimustel.
2. Artikli 9 lõikes 3 ja artiklis 15 osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile viieks aastaks alates 1. augustist 2020. Komisjon esitab delegeeritud volituste kohta aruande hiljemalt üheksa kuud enne viieaastase tähtaja möödumist. Volituste delegeerimist uuendatakse automaatselt samaks ajavahemikuks, välja arvatud juhul, kui Euroopa Parlament või nõukogu esitab selle suhtes vastuväite hiljemalt kolm kuud enne iga ajavahemiku lõppemist.
3. Euroopa Parlament ja nõukogu võivad artikli 9 lõikes 3 ja artiklis 15 osutatud volituste delegeerimise igal ajal tagasi võtta. Tagasivõtmise otsusega lõpetatakse otsuses nimetatud volituste delegeerimine. Otsus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas* või otsuses nimetatud hilisemal kuupäeval. See ei mõjuta juba jõustunud delegeeritud õigusaktide kehtivust.
4. Enne delegeeritud õigusakti vastuvõtmist konsulteerib komisjon kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes (*) sätestatud põhimõtetega iga liikmesriigi määratud ekspertidega.

5. Niipea kui komisjon on delegeeritud õigusakti vastu võtnud, teeb ta selle samal ajal teatavaks Euroopa Parlamendile ja nõukogule.

6. Artikli 9 lõike 3 ja artikli 15 alusel vastu võetud delegeeritud õigusakt jõustub üksnes juhul, kui Euroopa Parlament ega nõukogu ei ole kahe kuu jooksul pärast õigusakti teatavakstegemist Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitanud selle suhtes vastuväidet või kui Euroopa Parlament ja nõukogu on enne selle tähtaja möödumist komisjonile teatanud, et nad ei esita vastuväidet. Euroopa Parlamendi või nõukogu algatusel pikendatakse seda tähtaega kahe kuu võrra.

(*) ELT L 123, 12.5.2016, lk 1.“

13) I lisa muudetakse järgmiselt:

a) A osa muudetakse järgmiselt:

i) punktid 1 ja 2 asendatakse järgmisega:

- „1) ööpäevast ja iganädalast sõiduaega, vaheaegu ning ööpäevast ja iganädalast puhkeaega; samuti eelnevate päevade salvestuslehti, mis peavad sõidukis olema kooskõlas määruse (EL) nr 165/2014 artikli 36 lõigete 1 ja 2, ja/või samal ajavahemikul juhikaardile ja/või sõidumeeriku mallu vastavalt käesoleva direktiivi II lisale salvestatud andmeid ja/või väljatrukke;
- 2) määruse (EL) nr 165/2014 artikli 36 lõigetes 1 ja 2 osutatud ajavahemiku jooksul igat sõiduki lubatud maksimaalkiiruse ületamist, st iga perioodi, mis ületab ühte minutit, mille jooksul sõiduk on ületanud kiirust 90 km/h (N₃-kategooria sõidukite puhul) või 105 km/h (M₃-kategooria sõidukite puhul), kusjuures N₃- ja M₃-kategooriad on määratletud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2007/46/EÜ (*);

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

ii) punkt 4 asendatakse järgmisega:

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

iii) lisatakse järgmine punkt:

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

b) B osa muudetakse järgmiselt:

i) esimesele lõigule lisatakse järgmised punktid:

- „4) direktiivi 2002/15/EÜ artiklites 4, 5 ja 7 sätestatud maksimaalse keskmise iganädalase tööaja, vaheaegade ja öötöö nõuete täitmine;
- 5) ettevõtjate kohustuste täitmist seoses sõidukijuhtide majutuse eest tasumise ja nende töö korraldamisega kooskõlas määruse (EÜ) nr 561/2006 artikli 8 lõigete 8 ja 8a.“

ii) teine lõik asendatakse järgmisega:

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

*Artikkel 3***Määruse (EL) nr 1024/2012 muutmine**

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

- „13. Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. märtsi 2006. aasta direktiiv 2006/22/EÜ, mis käsitleb määruste (EÜ) nr 561/2006 ja (EL) nr 165/2014 ning direktiivi 2002/15/EÜ rakendamise miinimumtingimusi seoses autovehudega seotud sotsiaalõigusnormidega ja millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 88/599/EMÜ (*): artikkel 8.
14. Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. juuli 2020. aasta direktiiv (EL) 2020/1057, millega kehtestatakse seoses direktiividega 96/71/EÜ ja 2014/67/EL sõidukijuhtide lähetamist autovehude sektoris reguleerivad eriõigusnormid ning muudetakse direktiivi 2006/22/EÜ seoses täitmise tagamise nõuetega ja määrust (EL) nr 1024/2012 (**): artikli 1 lõige 14.

(*) ELT L 102, 11.4.2006, lk 35.

(**) ELT L 249, 31.7.2020, lk 49.“

*Artikkel 4***Komiteemenetlus**

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

*Artikkel 5***Karistused**

1. Liikmesriigid kehtestavad õigusnormid karistuse määramiseks kaubasaatjatele, ekspediitoritele, peatöövõtjatele ja alltöövõtjatele artikli 1 alusel vastu võetud riigisestete sätete täitmata jätmise eest, kui nad olid teadlikud või kõiki asjaomaseid asjaolusid arvestades oleksid pidanud olema teadlikud, et nende tellitavate veoteenustega kaasnevad nimetatud sätete rikkumised.
2. Liikmesriigid kehtestavad õigussätted karistuste kohta, mida kohaldatakse artikli 1 alusel vastu võetud riigisestete sätete rikkumise korral, ning võtavad kõik vajalikud meetmed nende rakendamise tagamiseks. Kehtestatud karistused peavad olema tõhusad, proportsionaalsed, hoiatavad ja mittediskrimineerivad.

*Artikkel 6***Arukas õigusnormide täitmise tagamine**

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

*Artikkel 7***Hindamine**

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

*Artikkel 8***Koolitus**

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

Tööandjad vastutavad selle eest, et nende sõidukijuhid on saanud teadmised oma õigustest ja kohustustest, mis tulenevad käesolevast direktiivist.

*Artikkel 9***Ülevõtmine**

1. Liikmesriigid võtavad käesoleva direktiivi täitmiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid vastu ning avaldavad need hiljemalt 2. veebruariks 2022. Liikmesriigid teatavad nendest viivitamata komisjonile.

Nad kohaldavad kõnealuseid norme alates 2. veebruarist 2022.

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

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

*Artikkel 10***Jõustumine**

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

*Artikkel 11***Adressaadid**

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel, 15. juuli 2020

Euroopa Parlamendi nimel
president
D.M. SASSOLI

Nõukogu nimel
eesistuja
J. KLOECKNER