

**ET**

**ET**

**ET**



EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON

Brüssel 15.5.2009  
KOM(2009) 225 lõplik

**KOMISJONI ARUANNE**

**milles analüüsitakse autovedudega seotud sotsiaalõigusnormide tõsiste rikkumiste eest liikmesriikide õigusaktides kehtestatud karistusi**

## KOMISJONI ARUANNE

### milles analüüsitakse autovedudega seotud sotsiaalõigusnormide tõsiste rikkumiste eest liikmesriikide õigusaktides kehtestatud karistusi

#### (EMPs kohaldatav tekst)

## 1. SISSEJUHATUS

Käesolevas aruandes analüüsitakse autovedudega seotud sotsiaalõigusnormide tõsiste rikkumiste eest liikmesriikide õigusaktides kehtestatud karistusi vastavalt autovedudega seotud sotsiaalõigusnormide rakendamise miinimumtingimusi käsitleva direktiivi 2006/22/EÜ<sup>1</sup> artikli 10 nõuetele.

Rikkumisi käsitletakse kahes määruses. Määruses (EÜ) nr 561/2006,<sup>2</sup> milles käsitletakse teatavate autovedudega seotud sotsiaalõigusnormide ühtlustamist, on sätestatud väga täpsed eeskirjad transpordivaldkonnas töötavate sõidukijuhtide maksimaalsete sõiduaegade ning minimaalsete puhkeperioodide ja vaheaegade suhtes. Määruses (EMÜ) nr 3821/85 autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta<sup>3</sup> käsitletakse sõidumeerikute paigaldamist ja kasutamist.

Määruses (EÜ) nr 561/2006 on sätestatud, et liikmesriigid peavad kehtestama eeskirjad selliste karistuste kohta, mida tuleb kohaldada määruse (EÜ) nr 561/2006 ja määruse (EMÜ) nr 3821/85 sätete rikkumise eest. Need karistused peavad olema tõhusad, proportsionaalsed, hoiatavad ja mittediskrimineerivad<sup>4</sup>. Lisaks sellele on määruse (EÜ) nr 561/2006 põhjenduses 26 märgitud, et liikmesriikide käsutuses olevate võimalike meetmete paketti tuleks lisada võimalus tõsise rikkumise korral sõiduki kasutamist takistada. Siiski ei ole kõnealuses määruses kindlaks määratud, milliseid rikkumisi tuleks käsitada tõsiste rikkumistena.

Direktiivi 2006/22/EÜ III lisa sisaldas algselt rikkumiste mittetäielikku nimistut. Kõnealune III lisa asendati hiljuti komisjoni direktiivi 2009/5/EÜ<sup>5</sup> uue lisaga. Uus III lisa sisaldab

---

<sup>1</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2006/22/EÜ, 15. märts 2006, mis käsitleb nõukogu määruste (EMÜ) nr 3820/85 ja (EMÜ) nr 3821/85 rakendamise miinimumtingimusi seoses autovedudega seotud sotsiaalõigusnormidega, ELT L 102, 11.4.2006, lk 35.

<sup>2</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 561/2006, 15. märts 2006, mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist ja millega muudetakse nõukogu määrusi (EMÜ) nr 3821/85 ja (EÜ) nr 2135/98 ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 3820/85; ELT L 102, 11.4.2006, lk 1.

<sup>3</sup> Nõukogu määrus (EMÜ) nr 3821/85, 20. detsember 1985, autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta, EÜT L 370, 31.12.1985, lk 8.

<sup>4</sup> Määruse (EÜ) nr 561/2006 artikli 19 lõige 1.

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

suuniseid määruste (EÜ) nr 561/2006 ja (EMÜ) nr 3821/85 sätete rikkumiste kategooriatesse liigitamise kohta.

Liikmesriigid pidid komisjoni teavitama kõnealuse kahe määruse sätete rikkumise eest kehtestatud karistustest<sup>6</sup>. Käesoleva aruande koostamise ajaks oli 26 liikmesriiki teavitanud komisjoni nende kehtestatud karistustest. Portugal ei ole oma kohustusi veel täitnud ja seetõttu algatatakse kõnealuse liikmesriigi suhtes rikkumismenetlus.

## **2. KARISTUSTE LIIGID**

Liikmesriikide õigusaktides on nimetatud erinevat liiki karistusi: rahatrahv, sõiduki kasutamise takistamine, sõidukeeld ja vabadusekaotus. Kõnealused karistused võivad erineda ka sõidukijuhtide ja ettevõtjate lõikes.

### **2.1. Rahatrahvid**

Kõik liikmesriigid kohaldavad ühe karistusena rahatrahvi. Rahatrahvide maksimummäärad on eri liikmesriikides märgatavalt erinevad, ulatudes Maltal kehtivast 58,23 euro suurusest kindlaksmääratud trahvist kuni Austrias, Küprosel, Saksamaal ja Iirimaal kehtiva 5000 euro suuruse või veelgi suurema trahvini. Seega võib ühes liikmesriigis kehtiv maksimaalne trahvisumma olla mitu korda suurem teises liikmesriigis kehtestatud maksimaalsest trahvisummast.

Selle põhjuseks võivad olla liikmesriikide vahelised sotsiaal-majanduslikud erinevused, mistõttu trahv, mis on ühe liikmesriigi sõidukijuhtide ja ettevõtjate suhtes hoiatav ja proportsionaalne, ei tarvitse seda olla teises liikmesriigis. Siiski ei selgita kõnealune põhjendus Hispaanias ja Ungaris kehtestatud suhteliselt rangeid karistusi.

Soome kasutab ainulaadset lähenemisviisi, mille puhul karistuse suurus arvutatakse nn trahvipäevade alusel. Trahvipäevade puhul võetakse lisaks muudele teguritele arvesse ka trahvitava isiku päevasissetulekut ja laste arvu.

### **2.2. Sõiduki kasutamise takistamine**

Nagu eespool märgitud, osutatakse määruse (EÜ) nr 561/2006 põhjenduses 26 konkreetselt sõiduki kasutamise takistamisele kui ühele tõsise rikkumise korral kohaldatavale karistusele. Kõnealuse meetme abil on näiteks võimalik tagada, et sõidukijuht kasutab määruse (EÜ) nr 561/2006 sätetele järgimiseks piisavat puhkeperioodi. Lisaks sellele võib tänu kõnealusele meetmele vältida konkurentsieelise saavutamist määruse (EÜ) nr 561/2006 sätete eiramise ja vaid trahvi maksmise kaudu.

Siiski on vaid 15 liikmesriiki (Bulgaaria, Küpros, Tšehhi Vabariik, Saksamaa, Taani, Kreeka, Iirimaa, Itaalia, Leedu, Luksemburg, Poola, Rumeenia, Hispaania, Rootsi ja Ühendkuningriik) komisjonile teatanud, et nende siseriiklikud õigusaktid sisaldavad konkreetseid sätteid sõiduki kasutamise takistamiseks.

---

<sup>6</sup> Vastavalt määruse (EÜ) nr 561/2006 artikli 19 lõikele 1.

### **2.3. Muud karistused**

Seitse liikmesriiki on sätestanud võimaluse kohaldada tõsiste rikkumiste korral vabadusekaotust, ehkki mõnes liikmesriigis kasutatakse seda ainult trahvi maksmata jätmise puhul (Austria, Küpros, Taani, Prantsusmaa, Iirimaa, Luksemburg ja Ühendkuningriik).

Mõne liikmesriigi õigusaktides on ühe karistusena ette nähtud ka juhtimisõiguse (Bulgaaria, Taani, Kreeka, Itaalia ja Ühendkuningriik) või juhikaardi (Slovakkia) ajutine peatamine.

Mitmed liikmesriigid kohaldavad korduvate rikkumiste puhul suuremaid või rangemaid karistusi (Austria, Bulgaaria, Prantsusmaa, Itaalia, Slovakkia ja Ühendkuningriik). Näiteks Austria õigusaktides on samalaadse korduva rikkumise puhul ette nähtud võimalus kohaldada vabadusekaotust.

### **2.4. Ettevõtjate suhtes kohaldatavad karistused**

Määruse (EÜ) nr 561/2006 artikli 10 lõikes 3 on sätestatud, et veoettevõtja vastutab oma sõidukijuhtide rikkumiste eest ka juhul, kui rikkumine pandi toime mõne teise liikmesriigi või kolmanda riigi territooriumil. Enamiku liikmesriikide (Belgia, Bulgaaria, Saksamaa, Taani, Eesti, Kreeka, Soome, Ungari, Iirimaa, Itaalia, Leedu, Läti, Poola, Rumeenia, Sloveenia, Slovakkia, Rootsi ja Ühendkuningriigid) õigusaktid sisaldavad sõidukijuhtide ja veoettevõtjate puhul erinevaid karistusi, kusjuures veoettevõtjate suhtes kohaldatavad karistused on rangemad kui sõidukijuhtide suhtes kohaldatavad karistused.

Lisaks sellele on määruse (EÜ) nr 561/2006 artikli 10 lõikes 4 sätestatud, et kaubasaatjad, ekspedeerijad, reiskorraldajad, peatöövõtjad, alltöövõtjad ja sõidukijuhtide vahendamise agentuurid peavad tagama, et lepinguliselt sätestatud ajakavade puhul järgitakse sõiduaegu ja puhkuseperioode käsitlevaid sätteid. Siiski on vaid mõnede üksikud liikmesriigid (Taani, Eesti, Soome, Poola ja Rootsi) õigusaktides sätestatud võimalus kohaldada karistusi kõnealuste transpordiahela ettevõtjate suhtes. Kahjuks ei selgu nimetatud liikmesriikide õigusaktide analüüsist, kuidas neid karistusi praktikas rakendatakse.

### **2.5. Eksterritoriaalsuse põhimõte**

Määruse (EÜ) nr 561/2006 artikli 19 lõikega 2 võeti kasutusele eksterritoriaalsuse põhimõte: kui liikmesriigi pädevad asutused tuvastavad rikkumise ja nimetatud rikkumise eest ei ole veel karistust määratud, võivad kõnealuse liikmesriigi pädevad asutused määrata karistuse ka juhul, kui rikkumine pandi toime mõne teise liikmesriigi või kolmanda riigi territooriumil. Mittediskrimineerimise põhimõttest lähtuvalt tuleb rikkuja suhtes kohaldada samasugust karistust kui siis, kui rikkumine oleks toime pandud rikkumise tuvastanud liikmesriigi territooriumil.

Ehkki kõnealune põhimõte laiendab autovedudega seotud sotsiaalõigusnormide täitmise tagamise reguleerimisala, võivad sellel olla ka negatiivsed kaasmõjud, kuna erinevates liikmesriikides kohaldatakse ühe ja sama rikkumise suhtes väga erinevaid karistusi. Rikkumise toime pannud veoettevõtjad võivad eelistada pigem trahvimaxmist väga madalaid trahvimäärasid kohaldavas liikmesriigis kui riskida trahvi maksmisega väga kõrgeid karistusi kohaldavas liikmesriigis. See võib anda nimetatud veoettevõtjatele konkurentsieelise kõnealuseid määruseid järgivate muude ettevõtjate ees.

### 3. LIIKMESRIIKIDE KARISTUSSÜSTEEMID

Liikmesriikide poolt komisjonile esitatud teabe kohaselt on liikmesriikide karistussüsteemid väga erinevad. Üldiselt võib liikmesriigid jagada kaheks: liikmesriigid, kelle õigusaktides ei ole erinevate rikkumiste eest ette nähtud erinevaid karistusi ja liikmesriigid, kelle õigusaktides tehakse vahet erinevate rikkumiste vahel, ja kus kohaldatakse ka erineva määraga karistusi.

#### 3.1. Süsteemid, kus erinevate rikkumiste eest ei ole ette nähtud erinevaid karistusi

Mõne liikmesriigi õigusaktides on sätestatud vaid karistuste üldised maksimummäärad ja mõnikord ka miinimummäärad. Seepärast ei ole võimalik analüüsida tõsiste rikkumiste eest ettenähtud karistusi. Mõned liikmesriigid on komisjonile teatanud ainult karistuste maksimummäärad ja mõnel juhul ka miinimummäärad (Austria, Tšehhi Vabariik, Iirimaa, Luksemburg ja Ühendkuningriik). Malta kohaldab rikkumiste suhtes kindlaksmääratud suurusega trahvi (58,23 eurot).

#### 3.2. Süsteemid, kus erinevate rikkumiste eest on ette nähtud erinevad karistused

Teiste liikmesriikide õigusaktides eristatakse vähemalt mõningaid eri liiki rikkumisi, mille eest on ette nähtud ka erinevad karistused. Siinkohal tuleb märkida, et mitte kõikides erinevate rikkumiste suhtes erinevaid karistusi kohaldavates liikmesriikides ei kohaldata üht ja sama liiki rikkumiste suhtes erinevaid trahvimäärasid.

##### 3.2.1. Määruses (EÜ) nr 561/2006 sätestatud sõiduaegade ja puhkeperioodide rikkumised

Mõnede eri suurusega trahve kohaldavate liikmesriikide õigusaktid sisaldavad määruses (EÜ) nr 561/2006 sätestatud sõiduaegade ja puhkeperioodidega seotud rikkumiste üksikasjalikku liigitust. Ühe ja sama rikkumise puhul eristatakse kaht või enamat tõsidusastet, mille suhtes kohaldatakse erineva suurusega trahvi. Näiteks ööpäevase sõiduaja kahetunnise ületamise puhul on ette nähtud suurem karistus kui ööpäevase sõiduaja ühetunnise ületamise puhul.

I lisas esitatud tabel on koostatud komisjonile esitatud teabe põhjal. Tabelis võrreldakse erineva suurusega karistusi kohaldavate liikmesriikide poolt määruse (EÜ) nr 561/2006 artiklite 6–8 rikkumise eest ette nähtud trahve vastavalt direktiivi 2006/22/EÜ uues III lisas kindlaksmääratud nimistule.

Tabelis on esitatud ka eri liikmesriikides kohaldatavate trahvisummade erinevused. Äärmuslikel juhtudel võivad konkreetse rikkumise eest ette nähtud maksimaalsed trahvisummad eri liikmesriikides üle kümne korra erineda. Ööpäevase sõiduaja ületamine rohkem kui kahe tunni võrra võib Hispaanias kaasa tuua kuni 4 600 euro suuruse trahvi, Kreekas aga on sama rikkumise eest ette nähtud maksimaalselt 400 euro suurune trahv.

Eri liikmesriikides on erinevalt kindlaks määratud ka rikkumise tõsiduse astmed. Rikkumiste piirmäärad on esitatud kas minutites, tundides või protsentides. Mõned liikmesriigid, näiteks Eesti, Prantsusmaa ja Slovakkia, on kehtestanud vaid kaks erinevat tõsiduse astet. Teised liikmesriigid, näiteks Ungari, eristavad viit ööpäevase sõiduaja ületamise astet: ööpäevase sõiduaja ületamine 5 % võrra, ööpäevase sõiduaja ületamine 5–10 % võrra, ööpäevase sõiduaja ületamine 10–15 % võrra, ööpäevase sõiduaja ületamine 15–20 % võrra ja ööpäevase sõiduaja ületamine rohkem kui 20 % võrra.

Näiteks Hispaania õigusaktides on ette nähtud konkreetne trahvisumma iga tunni eest, mis ületab kahe järjestikuse nädala summeeritud sõiduaega, mille pikkus määruse (EÜ) nr

261/2006 kohaselt on 90 tundi: rohkem kui 110 tunni pikkuse summeeritud sõiduaja puhul tuleb lisaks sõiduki kasutamise takistamise kohaldamisele maksta 1 580 euro suurune trahv, üle 111 tunni pikkuse sõiduaja puhul on aga lisaks sõiduki kasutamise takistamise kohaldamisele ette nähtud 1 620 euro suurune trahv.

Kui õigusaktides on sätestatud rohkem kui kaks tõsidusastet, rakendatakse kas lineaarselt või astmeliselt suurenevaid karistusi. Näiteks Madalmaades on nädalase sõiduaja ületamise eest ette nähtud 110 euro suurune trahv sõiduaega ületava iga tunni eest, Kreekas aga tuleb ööpäevase sõiduaja kahetunnise ületamise eest maksta kaks korda suuremat trahvi kui ööpäevase sõiduaja ühetunnise ületamise eest.

Belgias on ööpäevase sõiduaja ja katkematu sõiduaja ületamise eest karistuse määramiseks välja töötatud erisüsteem, mis põhineb kahel parameetril. Ööpäevase sõiduaja puhul määratakse rikkumise tõsiduse aste ööpäevase sõiduaja kõige pikema puhkeperioodi alusel. Seega tuleb ööpäevase sõiduaja neljatunnise ületamise eest maksta suuremat trahvi (450 eurot) juhul, kui sõidukijuhil katkematu puhkeperiood kestis alla kolme tunni kui juhul, kui katkematu puhkeperiood kestis kuus tundi (310 eurot).

Niisugune rikkumiste liigitamine liikmesriikides lubab teha järeldusi selle kohta, missuguseid rikkumisi teistest tõsisemaks peetakse. Seega võib järeldada, et eri liikmesriikides sõiduaegade ja puhkeperioodidega seotud rikkumiste kohta kehtestatud eeskirjad ei olegi nii erinevad, kui lähtuda sellest, missuguseid rikkumisi teistest tõsisemaks peetakse, vaatamata mõnede väikeste erinevustele. Kõnealuste erinevuste hulka kuulub näiteks see, et Belgias on vastavalt direktiivi 2006/22/EÜ uuele III lisale vaheajaga seotud sätete väikeste rikkumiste hulka liigitatud rikkumiste eest ette nähtud kergem karistus kui ööpäevast puhkeperioodi käsitlevate sätete väikeste rikkumiste eest; Madalmaades kohaldatakse mõlema rikkumise suhtes ühesugust karistust, Poolas aga on vaheajaga käsitlevate sätete väikese rikkumise eest ette nähtud rangem karistus.

Üldistatult võib öelda, et mida rohkem ületatakse maksimaalset sõiduaega ja mida vähem järgitakse minimaalset puhkeperioodi, seda tõsisema on rikkumine.

Erinevused võib jagada kahte liiki: erinevate karistuste erinevad tõsidusastmed ja rikkumiste suhtes kohaldatavad erinevad trahvisummad. Nagu eespool öeldud, määratakse tõsidusastmed väga erinevatel alustel ja seda väljendatakse nii tundides/minutites kui ka protsentides, samuti erineb tõsidusastmete arv liikmesriikide lõikes. I lisa põhjal võib öelda, et karistusmäärade erinevus on selgesti nähtav.

### *3.2.2. Määruse (EMÜ) nr 3821/85 (sõidumeerikute määrus) sätete rikkumised*

Kuigi määruse (EÜ) nr 561/2006 sätete rikkumise suhtes liikmesriikides kohaldatavad eeskirjad on tõsisemate rikkumiste seisukohalt võrdlemisi sarnased, on määruse (EMÜ) nr 3821/85 puhul olukord teistsugune.

Liikmesriikide õigusaktides sisalduvad rikkumiste kategooriad on väga erinevad nii liikmesriikide lõikes kui ka direktiivi 2006/22/EÜ uues III lisas sätestatud kategooriate seisukohalt. Liikmesriikide esitatud lisateabest nähtub, et märgatavad erinevused esinevad nii kohaldatavates trahvimäärades kui ka rikkumiste liigitamise viisis.

Liigitamisega seotud erinevused on esitatud käesoleva dokumendi II lisa tabelis. Mõne liikmesriigi esitatud teabe kohaselt kohaldatakse kõige kergemaid karistusi määruse (EMÜ) nr

3821/85 sätete rikkumiste suhtes, mille hulgas on rikkumisi, mida direktiivi 2006/22/EÜ kohaselt käsitatakse väga tõsise rikkumisena. Eelõeldu kehtib näiteks juhul, kui sõidukijuhil on rohkem kui üks kehtiv juhikaart (direktiivi 2006/22/EÜ III lisas on kõnealune rikkumine liigitatud kategooriasse G7). Näiteks Eestis, Bulgaarias ja Leedus kohaldatakse kõnealuse rikkumise suhtes kõige madalamat karistustmäära. Sama kehtib ka lülite mittenõuetekohase kasutamise korral või kui juhikaardi olemasolul ei esitata sellele salvestatud andmeid (kategooriad G22 ja I4).

Seevastu valdav osa liikmesriike ei kohalda enamiku direktiivis 2006/22/EÜ väikeste rikkumiste hulka liigitatud rikkumiste suhtes kõige madalamat karistustmäära. Näiteks Ungaris kohaldatakse kõrgeimat trahvimäära juhul, kui sõidukijuhil ei ole kaasas piisavalt palju paberit väljatrükiks (kategooria G5, mis on direktiivis 2006/22/EÜ liigitatud väikeste rikkumiste hulka).

Vaid sõidumeeriku andmete võltsimisega seotud rikkumiste (kategooriad J1–J3) puhul ja salvestuslehtede mittesäilitamise korral ettevõtja poolt (kategooriad G6 ja G10) on enamik liikmesriike järginud ühesugust liigitust, kohaldades kõnealuste väga tõsiste rikkumiste suhtes kõrgeimat karistustmäära.

Nii nagu määruse (EÜ) nr 561/2006 puhul, kohaldatakse ka määruse (EMÜ) nr 3821/85 sätete rikkumiste suhtes väga erineva suurusega trahve; sama kehtib ka kohaldatavate trahvide maksimummäärade suhtes. Näiteks sõidumeeriku andmete võltsimise eest on Leedus ette nähtud kuni 586 euro suurune rahatrahv, Poolas aga on tuleb sama rikkumise eest maksta 2 460 eurot, ehkki mõlemal juhul kohaldatakse trahvi maksimummäära. Mõnes liikmesriigis kohaldatakse veelgi suuremaid rahatrahve: Hispaanias on sarnaste rikkumiste eest ette nähtud 4 601 euro suurune trahv, Itaalias on trahvi suurus kuni 6 232 eurot, Prantsusmaal aga kuni 30 000 eurot (millele võib lisanduda kuni 1-aastane vabadusekaotus).

Seega võib järeldada, et määruse (EMÜ) nr 3821/85 rikkumiste puhul ei kohaldata erinevates liikmesriikides mitte ainult väga erineva suurusega trahve, vaid märkimisväärsed erinevused iseloomustavad ka rikkumiste liigitamist, eelkõige tõsise rikkumise määratlust.

#### **4. KOKKUVÕTE**

Sotsiaalõigusnormide tõsiste rikkumiste eest liikmesriikide õigusaktide kohaseid karistusi käsitlevaid eeskirjad erinevad märgatavalt nii karistuste liikide, trahvimäärade suuruse kui ka rikkumiste liigituste lõikes.

Ehkki kõikides liikmesriikides on ühe karistusliigina ette nähtud rahatrahv, ei kohaldata kõikides liikmesriikides näiteks sõiduki kasutamise takistamist ja vabadusekaotust. Mõne liikmesriigi õigusaktides on sätestatud ka juhtimisõiguse või juhikaardi peatamise võimalus.

Rikkumiste erinevate liigituste kohaldamine liikmesriikides muudab olukorra veelgi keerulisemaks. Trahvisummad on liikmesriikide lõikes väga erinevad, erinedes äärmuslikel juhtudel kuni kümme korda. Neid erinevusi saab vaid osaliselt selgitada sotsiaal-majanduslike erinevustega, mis muudavad ühe ja sama rahatrahvi proportsionaalseks ja hoiatavaks küll ühes, mitte aga tingimata teises liikmesriigis.

Ehkki sõiduaegade ja puhkeperioodidega seotud rikkumiste puhul on üsna selge, missuguseid rikkumisi tuleks pidada teistest tõsisemaks, esineb määruse (EMÜ) nr 3821/85 sätete

rikkumiste liigitamisel liikmesriikide lõikes olulisi erinevusi. Rikkumised, mida ühes liikmesriigis peetakse tõsiseks rikkumiseks, ei tarvitse seda olla teises liikmesriigis.

Lisaks sellele ei järgita määruse (EMÜ) nr 3821/85 sätete rikkumiste suhtes kohaldatavate karistuste puhul paljudes liikmesriikides komisjoni direktiivi 2009/5/EÜ (millega muudetakse direktiivi 2006/22/EÜ III lisa) kohaseid ühenduse suuniseid, mis käsitlevad rikkumiste liigitamist.

Seepärast on rahvusvahelise transpordi valdkonnas tegutsevatel sõidukijuhtidel ja ettevõtjatel juhul, kui nad ei järgi määruse (EÜ) nr 561/2006 ega määruse (EMÜ) nr 3821/85 teatavaid sätteid, väga raske saada selget sõnumit võimalike rikkumiste tõsiduse kohta, kuna võimalike rikkumiste suhtes erinevates liikmesriikides kohaldatavad karistused on vastuolulised.

Komisjoni arvates ei ole niisugune seadusandjate poolt põhjustatud olukord rahuldav võrdsete tingimuste loomise seisukohalt sõidukijuhtide ja ettevõtjate hulgas. Direktiivi 2006/22/EÜ uus lisa, mis kehtestati komisjoni direktiiviga 2009/5/EÜ, on loonud aluse ühise seisukoha kujundamiseks selle suhtes, missuguseid rikkumisi tuleks käsitada tõsise rikkumisena ja missuguseid mitte. Liikmesriike julgustatakse astuma vajalikke samme autovedudega seotud sotsiaalõigusnormide ühtlustatumaks kohaldamiseks, et parandada sotsiaalõigusnormide järgimist autovedude valdkonnas.

Komisjon jätkab tööd kõnealuses valdkonnas, eelkõige toetades määrusega (EÜ) nr 561/2006 ette nähtud komitee kaudu liikmesriikide dialoogi seoses autoveoalaste sotsiaalõigusnormide tõlgendamise ja rakendamisega siseriiklikul tasandil ning tegutsedes liikmesriikide ja nende seadusandjate kindlaksmääratud pädevuse piires.

## ILISA

**Ülevaade erinevatest trahvidest, mida liikmesriikide õigusaktides kohaldatakse määruse (EÜ) nr 561/2006 artiklite 6–9 sätete erineva tõsidusastmega rikkumiste suhtes**

Nr	ÕIGUSLIK ALUS	RIKKUMISE LIIK	VSI <sup>7</sup>	SI <sup>7</sup>	MI <sup>7</sup>	BE	EE	EL	ES	FR	HU <sup>8</sup>	NL	PL	RO	SL <sup>9</sup>	SK	
<b>B Sõiduajad</b>																	
B1	Artikli 6 lõige 1	Ületatakse ööpäevast 9 tunni pikkust sõiduaega, kui sõiduaega ei ole lubatud pikendada 10 tunnini	9h<...<10h			X	40-120*	<383	80	301-350	135 <sup>‡</sup>	209-419	-	46	294-441	150	<991
B2			10h<...<11h		X		80-180*	<383	200	400	135 <sup>‡</sup>	838-1258	110	46 +61/h	441-588	150	<991
B3			11h<	X			140-1600*	<766	400	1501-4600	<1500	1677	220-1320		588-1470	150	<1652
B4		Ületatakse 10 tunni pikkust ööpäevast sõiduaega, kui sõiduaega on lubatud pikendada 10 tunnini	10h<...<11h			X	40-120*	<383	80	301-325	135 <sup>‡</sup>	209-419	110	46	294-441	150	<991
B5			11h<...<12h		X		80-180*	<383	200	350-400	135 <sup>‡</sup>	838-1258	220	46 +61/h	441-588	150	<991
B6			12h <	X			140-1600*	<766	400	1501-4600	<1500	1677	330-1320		588-1470	150	<1652
B7	Artikli 6 lõige 2	Ületatakse nädalast sõiduaega	56h<...<60h			X	100/h	<383	/	301-330	135 <sup>‡</sup>	209-419	110/h	/	/	150	<991
B8			60h<...<70h		X		100/h	<383	/	330-1580	135 <sup>‡</sup> -1500	838-1258	110/h	/	/	150	<991
B9			70h<	X			100/h	<383	/	1620-4600	<1500	1677	110/h, <1100	/	/	150	<1652

<sup>7</sup> Vastavalt komisjoni direktiivile 2009/5/EÜ, millega muudetakse direktiivi 2006/22/EÜ; VSI = väga tõsine rikkumine, SI = tõsine rikkumine, MI= väike rikkumine

<sup>8</sup> Ungari: kuna Ungaris kasutatakse protsentidel põhinevat liigitust, ei vasta Ungaris kohaldatavad rikkumiste kategooriad rikkumiste ühtlustatud kategooriatele.

<sup>9</sup> Sloveenia: juhtide suhtes kohaldatavad trahvid.

Nr	ÕIGUSLIK ALUS	RIKKUMISE LIIK	VSI <sup>7</sup>	SI <sup>7</sup>	MI <sup>7</sup>	BE	EE	EL	ES	FR	HU <sup>8</sup>	NL	PL	RO	SL <sup>9</sup>	SK	
B10	Artikli 6 lõige 3	Ületatakse kahe järjestikuse nädala summeeritud sõiduaega	90h<...<100h			X	/	<383	/	301-350	135 <sup>‡</sup>	209-419	110/h	30<92	294-441	150	<991
B11			100h<...<112h30			X	/	<383	/	350-1700	135 <sup>‡</sup> -1500	838-1258	110/h,<1100	puhul, seejärel +30/h	294-441	150	<991
B12			112h30<	X			/	<383	/	1700-4600	<1500	1677	110/h,<1100		294-441	150	<1652
<b>C</b>	<b>Vaheajad</b>																
C1	Artikkel 7	Ületatakse katkematut sõiduaega	4h30<...<5h			X	20-80 <sup>§</sup>	<383	200	/	135 <sup>‡</sup>	209-838	110	46	294-441	40	<991
C2			5h<...<6h			X	60-400 <sup>§</sup>	<383	200	301-1501	135 <sup>‡</sup> -1500	838-1258	110-220	46+61/30min	441-588	120-250	<991
C3			6h<	X			120-2000 <sup>§</sup>	<383	200	1501-3301	<1500	1677	220-1980		588-1470	250-600	<1652
<b>D</b>	<b>Puhkeperioodid</b>																
D1	Artikli 8 lõige 2	Ebapiisav ööpäevane puhkeperiood alla 11 tunni, kui vähendatud ööpäevane puhkeperiood ei ole lubatud	10h<...<11h			X	50/30min	<383	/	301	135 <sup>‡</sup>	209-838	110	30	294-441	150	<991
D2			8h30<...<10h			X	50/30min	<383	/	400	135 <sup>‡</sup>	838-1258	110	30+61/h	441-735	150	<991
D3			<8h30	X			50/30min	<766	/	1501-4600	135 <sup>‡</sup> ; <6h: 1500	1677	<8h: 220-1980		588-1470	150	<1652
D4		Ebapiisav vähendatud ööpäevane puhkeperiood alla 9 tunni, kui vähendamine on lubatud	8h<...<9h			X	50/30min	<383	/	301	135 <sup>‡</sup>	209-838	110	30	294-441	150	<991
D5			7h<...<8h			X	50/30min	<383	/	400-1501	135 <sup>‡</sup>	838-1258	220	30+61/h	441-735	150	<991
D6			<7h	X			50/30min	<766	/	1501-4600	135 <sup>‡</sup> ; <6h: 1500	1677	440-1980		735-1470	150	<1652

Nr	ÕIGUSLIK ALUS	RIKKUMISE LIIK	VSI <sup>7</sup>	SI <sup>7</sup>	MI <sup>7</sup>	BE	EE	EL	ES	FR	HU <sup>8</sup>	NL	PL	RO	SL <sup>9</sup>	SK	
D7		Ebapiisav ööpäevane puhkeperiood alla 3+9 tunni pikkuste vaheaegadega	3h+8h<...<9h			X	50/30min	<383	/	/	135 <sup>‡</sup>	209-838	110	30	294-441	150	<991
D8	3h+7h<...<8h				X	50/30min	<383	/	/	135 <sup>‡</sup>	838-1258	220	30 +61/h	441-735	150	<991	
D9	3h+[...<7h]		X			50/30min	<766	/	/	135 <sup>‡</sup> ; <6h: 1500	1677	440-1980		735-1470	150	<1652	
D10	Artikli 8 lõige 5	Ebapiisav ööpäevane puhkeperiood alla 9 tunni mitme juhiga sõiduki puhul	8h<...<9h			X	/	/	/	301	135 <sup>‡</sup>	209-838	-	30	/	150	<991
D11			7h<...<8h			X	/	/	/	400-1501	135 <sup>‡</sup>	838-1258	110	30 + 61/h	/	150	<991
D12			...<7h	X			/	/	/	1501-4600	135 <sup>‡</sup> ; <6h: 1500	1677	220-1760		/	150	<1652
D13	Artikli 8 lõige 6	Ebapiisav vähendatud iganädalane puhkeperiood alla 24 tunni	22h<...<24h			X	100/1h	<383	/	/	135 <sup>‡</sup>	209-838	110/h	15 > 23h puhul, seejärel +30/h	294-441	150	<991
D14			20h<...<22h			X	100/1h	<383	/	/	135 <sup>‡</sup>	838-1258	110/h		294-441	150	<991
D15			...<20h	X			100/1h	<383	/	/	<1500	1677	110/h, <1100		294-441	150	<1652
D16		Ebapiisav vähendatud iganädalane puhkeperiood alla 45 tunni, kui vähendatud iganädalane puhkeperiood ei ole lubatud	42h<...<45h			X	100/1h	<383	/	301-400	135 <sup>‡</sup>	209-838	110/h	15 > 44h puhul, seejärel + 30/h	294-441	150	<991
D17			36h<...<42h			X	100/1h	<383	/	301-400	135 <sup>‡</sup>	838-1258	110/h		294-441	150	<991
D18			...<36h	X			100/1h	<383	/	1501-4600	<20h: <1500	1677	110/h, <1100		294-441	150	<1652

\* Sõltuvalt puhkeajast.

§ Sõltuvalt vaheajast.

‡ Kohtumenetluse korral on maksimaalne trahvisumma 750 eurot.

## II LISA

### Ülevaade määruse (EMÜ) nr 3821/85 sätete rikkumise kategooriatest, mille suhtes kohaldatavate karistuste kohta on liikmesriigid esitanud täiendavat teavet

Nr	Artikkel	RIKKUMISE LIIK	EÜ <sup>10</sup>	HU	SK	LV	EE	CY	BG	ES	NL	IT	BE	PL	LT	DK
		<i>Ettenähtud kategooriate arv:</i>	3	2	2	2	3	3	3	>3	>3	>3	>3	>3	>3	
<b>F</b>		<b>Sõidumeerikute paigaldamine</b>														
F1	Artikl i 3 lõige 1	Ei ole paigaldatud ega kasutatata tüübikinnituse saanud sõidumeerikuid	VSI													
<b>G</b>		<b>Sõidumeerikute, juhikaartide või salvestuslehtede kasutamine</b>														
G1	Artik kel 13	Sõidumeerikud ei toimi korrektselt (nt sõidumeerikuid ei ole nõuetekohaselt kontrollitud, kalibreeritud ega plommitud)	VSI													
G2		Sõidumeerikuid ei kasutata nõuetekohaselt (ei kasutata kehtivat juhikaarti, väärkasutus, ...)	VSI													
G3	Artikl	Kaasas olevate salvestuslehtede arv ei ole piisav	SI													
G4	i 14	Salvestuslehe näidis ei ole saanud tüübikinnitust	SI													
G5	lõige 1	Ei ole kaasas piisavalt palju paberit väljatrükiks	MI													
G6	Artikl i 14 lõige 2	Ettevõtja ei säilita salvestuslehti, väljatrükke ega allalaaditud andmeid	VSI													
G7	Artikl i 14 lõige 4	Juhil on rohkem kui üks kehtiv juhikaart	VSI													
G8	Artikl i 14 lõige 4	Kasutatakse juhikaarti, mis ei ole juhi enda kehtiv kaart	VSI													
G9	Artikl i 14 lõige 4	Kasutatakse defektset või aegunud juhikaarti	VSI													

<sup>10</sup> Vastavalt komisjoni direktiivile 2009/5/EÜ, millega muudetakse direktiivi 2006/22/EÜ; VSI = väga tõsine rikkumine, SI = tõsine rikkumine, MI = väike rikkumine.

Nr	Artikkel	RIKKUMISE LIIK	EÜ <sup>10</sup>	HU	SK	LV	EE	CY	BG	ES	NL	IT	BE	PL	LT	DK
G10	Artikkel 14 lõige 5	Salvestatud ja talletatud andmed ei ole kättesaadavad vähemalt 365 päeva	VSI													
G11	Artikkel 15 lõige 1	Kasutatakse määratud või kahjustada saanud salvestuslehti või juhikaarte, andmed on loetavad	MI													
G12		Kasutatakse määratud või kahjustatud salvestuslehti või juhikaarte, andmed ei ole loetavad	VSI													
G13		Seitsme kalendripäeva jooksul ei esitata taotlust kahjustatud, puudulikult töötava, kadunud või varastatud juhikaardi asendamiseks	SI													
G14	Artikkel 15 lõige 2	Salvestuslehtede/juhikaartide mittenõuetekohane kasutamine	VSI													
G15		Ilma loata eemaldatakse salvestuslehed või juhikaart nii, et see mõjutab asjaomaste andmete salvestamist	VSI													
G16		Ilma loata eemaldatakse salvestuslehed või juhikaart nii, et see ei mõjuta salvestatavaid andmeid	MI													
G17		Salvestuslehte või juhikaarti kasutatakse ettenähtud perioodist kauem, kuid andmed ei lähe kaotsi	MI													
G18		Salvestuslehte või juhikaarti kasutatakse ettenähtud perioodist kauem ning andmed lähevad kaotsi	VSI													
G19		Andmeid ei sisestata käsitsi, kui see on nõutav	VSI													
G20		Ei kasutata õiget salvestuslehte või juhikaarti õiges avas (mitme juhiga sõiduki puhul)	VSI													
G21	15.3	Salvestuslehel registreeritud aeg ei vasta sõiduki registreerimisriigi ametlikule ajale	SI													
G22		Lülite mittenõuetekohane kasutamine	VSI													
<b>H</b>		<b>Sisestatavad andmed</b>														
H1	Artikkel 15 lõige 5	Salvestuslehele ei ole kantud perekonnanime	VSI													
H2		Salvestuslehele ei ole kantud eesnimi	VSI													
H3		Puudub salvestuslehe kasutamise alguse või lõpu kuupäev	SI													
H4		Puudub salvestuslehe kasutamise alguse või lõpu koht	MI													
H5		Salvestuslehele ei ole kantud registreerimisnumbrit	MI													
H6		Salvestuslehele ei ole kantud läbisõidumõõdiku näitu (reisi algus)	SI													
H7		Salvestuslehele ei ole kantud läbisõidumõõdiku näitu (reisi lõpp)	MI													
H8		Salvestuslehele ei ole kantud sõiduki vahetamise aega	MI													
H9	Artikkel 15 lõige 5a	Sõidumeerikusse ei ole sisestatud riigi sümbolit	MI													
<b>I</b>		<b>Andmete esitamine</b>														
I1	Artikkel 15 lõige 7	Keeldutakse kontrollist	VSI													
I2	Artikkel 15 lõige 7	Ei esitata jooksva päeva kandeid	VSI													
I3		Ei esitata eelneva 28 päeva kandeid	VSI													
I4		Juhikaardi olemasolul ei esitata sellele salvestatud andmeid	VSI													
I5		Ei esitata jooksval nädalal ja eelnenud 28 päeval koostatud käsikirjalisi kandeid ja väljatrükke	VSI													
I6		Ei esitata juhikaarti	VSI													
I7		Ei esitata jooksval nädalal ja eelnenud 28 päeval tehtud väljatrükke	VSI													

Nr	Artikkel	RIKKUMISE LIIK	EÜ <sup>10</sup>	HU	SK	LV	EE	CY	BG	ES	NL	IT	BE	PL	LT	DK
<b>J</b>																
<b>Pettus</b>																
J1	Artikl i 15	Võltsitakse, varjatakse või hävitatakse salvestuslehtedel registreeritud andmeid, sõidumeerikusse või juhikaardile salvestatud andmeid või sõidumeeriku väljatrukke	VSI													
J2	lõige 8	Sõidumeerikut, salvestuslehte või juhikaarti käsitletakse viisil, mis võib kaasa tuua andmete ja/või trükitud teabe võltsimise	VSI													
J3		Sõidukis on seade, mida saab kasutada andmete ja/või trükitud teabe võltsimiseks (nupp/juhe...)	VSI													
<b>K</b>																
<b>Rike</b>																
K1	Artikl i 16	Riket ei paranda heakskiidetud paigaldaja või töökoda	VSI													
K2	lõige 1	Riket ei parandata teel	SI													
<b>L</b>																
<b>Andmete käsitsi sisestamine väljatrukidele</b>																
L1	Artikl i 16	Juht ei märgi kogu teavet nende perioodide kohta, mida enam ei registreerita, sest sõidumeerik ei ole töökorras või töötab puudulikult	VSI													
L2	lõige 2	Ajutisele lehele ei ole kantud juhikaardi numbrit ja/või nime ja/või juhiloa numbrit	VSI													
L3		Ajutisel lehel puudub allkiri	SI													
L4	Artikl i 16 lõige 3	Kaotatud või varastatud juhikaardi kohta ei tehta ametlikku avaldust selle liikmesriigi pädevatele asutustele, kus vargus toimus	VSI													

	Väga tõsine rikkumine
	Tõsine rikkumine
	Väike rikkumine

### III LISA

#### Ülevaade liikmesriikide õigusaktidest

<b>LIIKMES RIIK</b>	<b>ÕIGUSAKTID</b>
Austria	57. Bundesgesetz, mit dem das Kraftfahrgesetz 1967 geändert wird (28. KFG Novelle)
Belgia	Arrêté royal du 27 Avril 2007, Moniteur Belge du 7 Mai 2007
Bulgaaria	Autovedude seaduse peatükk 8
Küpros	Teatavate sõidukite juhtide sõiduaja ja puhkeperioodide järelevalve seadus (seadus 86(I)/2007)
Tšehhi Vabariik	Autovedusid käsitleva seaduse nr 111/1994 §35, muudetud, ja rikkumisi käsitlev seadus nr 200/1990, muudetud
Saksamaa	Fahrpersonalgesetz (muudetud 6.7.2007)
Taani	Määrus, mis sisaldab sõiduaega ja puhkeperioode käsitlevaid sätteid autovedude valdkonnas BEK nr 328, 28.3.2007, konsolideeritud seadus nr 1100, 8.11.2006
Eesti	Riigikogus 20.09.2007 vastuvõetud liiklusseaduse muudatused
Kreeka	Sõidukite liiklemise järelevalveasutuste korraldust ja tegevust käsitlev seadus 344/2006 – reisijateveo ja muude sätetega seotud reformid (ametlik väljaanne 49/A)
Hispaania	19 aprilli 2007. aasta resolutsioon (BOE 10-05-2007) ja Ley 16/1987 de 30 de Julio, de ordenacion de los transportes terrestres
Soome	Autotranspordi seadus ja sõidukite seadus
Prantsusmaa	Contraventions: Article R48-0 du code de procédure pénale et le décret n° 86/1130 du 17 octobre modifié Délits: Ordonnance 58/1310 du 23 décembre 1958 modifié
Ungari	Seaduse nr 1/1988 §20 (1), muudetud, ja valitsuse määruse 557/2007 (III.31) §1.
Iirimaa	Euroopa Ühenduste (autoveod)(töötingimused ja liiklusohutus) määrused 2008 (S.I. nr 62, 2008)
Itaalia	Liikluseeskirjad ja seadus 286/2006, 29.11.2006

Leedu	Leedu haldusrikkumiste seadustiku artiklid 142 ja 1424
Luksemburg	Règlement grand-ducal du 23 mars 2007
Läti	Haldusrikkumiste seadustik
Malta	Mootorsõidukeid (maanteekaubavedu) käsitlevad õigusaktid (65.19)
Madalmaad	Üldeeskirjad trahvide kohaldamiseks tööaja seaduse alusel ja (transporditöötajate) tööaega käsitlev dekreet (autoveod)
Poola	Autovedude seadus, 6. september 2001 Digitaalsete sõidumeerikute seadus, 29. juuli 2005
Portugal	Ei ole veel vastu võetud
Rumeenia	Ordonanta de govern Nr 37/2007
Sloveenia	Seadus, mis käsitleb autovedusid teostavate isikute tööaega ja kohustuslikke puhkeperioode ning autovedudel kasutatavaid sõidumeerikuid
Slovakkia	Transpordivaldkonna töötajate tööaja seadus
Rootsi	Sõiduaegu, puhkeperioode, sõidumeerikuid jne käsitlev korraldus (2004:865)
Ühendkuningriik	1968. aasta transpordiseaduse VI osa (muudetud)