



EUROOPA KOMISJON

Brüssel, 19.7.2011
KOM(2011) 454 lõplik

**KOMISJONI TEATIS EUROOPA PARLAMENDILE, NÕUKOGULE, EUROOPA
MAJANDUS- JA SOTSIAALKOMITEELE NING REGIOONIDE KOMITEELE**

Digitaalne sõidumeerik: edaspidised tegevussuunad

KOMISJONI TEATIS EUROOPA PARLAMENDILE, NÕUKOGULE, EUROOPA MAJANDUS- JA SOTSIAALKOMITEELE NING REGIOONIDE KOMITEELE

Digitaalne sõidumeerik: edaspidised tegevussuunad

1. SISSEJUHATUS

Sõidumeerikutel on väga suur osatähtsus kontrollimisel, kas kutselised autojuhid täidavad sõidu- ja puhkeaega käsitlevaid eeskirju. Need aitavad parandada liiklusohutust, autojuhtide töötingimusi ja õiglast konkurentsi maanteeveoettevõtete vahel. Sõidumeerikute kulutõhususe suurendamine on üks põhiosiseid komisjoni strateegias, mille eesmärk on maantee-kaubaveoturgu rohkem integreerida ning muuta maanteevedu ohutumaks, tõhusamaks ja konkurentsivõimelisemaks, nagu on sätestatud 28. märtsi 2011. aasta valges raamatus¹.

- Kõrvuti käesoleva teatisega on esitatud ettepanek muuta nõukogu määrust (EMÜ) nr 3821/85 sõidumeerikute kohta. Ettepaneku eesmärk on parandada sõidumeerikute tõhusust ja toimivust ning tagada, et kutselised autojuhid täidavad sõidu- ja puhkeaega käsitlevaid eeskirju. See on järg halduskoormust käsitleva sõltumatute huvirühmade kõrgetasemelise töörühma soovitusel² ning riiklike kontrolli- ja politseiorganisatsioonide aruannetele manipuleerimise ja pettuste kohta.
- Kavandatud määrus sisaldab meetmeid digitaalse sõidumeeriku tehnilise suutlikkuse parandamiseks³ ning selle kujundamiseks tõeliselt arukaks sõidumeerikuks, samuti mittetehnilisi meetmeid, nagu töökodade usaldusväärsuse suurendamine, sanktsioonide ühtlustamine ja kontrolliametnike koolituse miinimumtaseme kehtestamine ning sõidumeerikute kasutamise eeskirjade lihtsustamine, millega antakse vabastus teatavatele VKEdele.

Komisjon tegi ettepanekut koostades kindlaks veel hulga meetmeid, mida on vaja sõidumeerikusüsteemi toimivuse ja tõhususe parandamiseks⁴. Neid aga ei saa kavandatud määruse kaudu otse rakendada. Käesolevas teatises on selgitatud, kuidas ja millal kavatseb komisjon ellu viia kõnealused teised meetmed, mida on vaja, aga mida pole kaasasolevasse seadusandlikku ettepanekusse lisatud. Teatises on üksikasjalikult kirjeldatud nelja meetet, mis tuleb võtta.

- Delegeeritud õigusaktidega tuleb muuta määruse (EMÜ) nr 3821/85 I B lisas sätestatud digitaalse sõidumeeriku tehnoetsifikaate. See lihtsustab eelnimetatud seadusandlikus ettepanekus kirjeldatud uue tehnilise suutlikkusega sõidumeerikute väljatöötamist ja tootmist. Veelgi olulisem on see, et tuleb ajakohastada turbemehhanisme, et säilitada praegune turvalisuse tase ning vältida sõidumeerikutega salvestatud andmetega seotud

¹ KOM(2011) 144 lõplik.

² http://ec.europa.eu/enterprise/policies/better-regulation/administrative-burdens/high-level-group/index_en.htm.

³ Ühendus ülemaailmse satelliitnavigatsioonisüsteemi seadmetega kaugsideks teel kontrolle tegevate inspektoritega ja intelligentsete transpordisüsteemide rakendustega seotud standardliidese väljatöötamine.

⁴ Vt mõjuhindangut SEK(2011) xxx.

pettust ja võltsimist. Need muudatused nõuavad migratsioonistrateegiat, et tagada praeguste kaartide ja kasutuselolevate sõidukiüksuste ühilduvus kasutuselevõetavatega.

- Mis puudutab sõidumeerikute turvaplomme, mille mõte on hoida ära andmetega seotud häireid, peaksid asjaomased standardimisasutused töötama välja ühtlustatud standardid. Selle menetluse alustamiseks peab komisjon andma Euroopa Standardikomiteele volitused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. juuni 1998. aasta direktiivile 98/34/EÜ, millega nähakse ette tehnilistest standarditest ja eeskirjadest ning infoühiskonna teenuste eeskirjadest teatamise kord,⁵ kus on määratud kindlaks standardimistegevuse raamistik.
- Kavandatud määrusega nähakse ette vajadus parandada sõidumeerikute puhul otsustusprotsessi AETRi⁶ raames; AETRile on kirjutatud alla 27 ELi liikmesriiki ja 22 muud Euroopa riiki (sh SRÜ riigid, Türgi ja Lääne-Balkani riigid)⁷. AETRi 2010. aasta muudatusega sai digitaalsest sõidumeerikust rahvusvahelistel vedudel 22 ELi-välises AETRi osalisriigis kohustuslik mõõtevahend. Tänu sellele saavutusele, et ELis väljatöötatud sõidumeerikut hakati kasutama ka väljaspool ELi piire, asusid need ELi-välised riigid nüüd osalema seadme tulevases tehnilises kohandamises. Sõidumeeriku ühtne kasutusviis võimaldab ELi vedajatel konkureerida võrdsetel alustel kõnealuste ELi-väliste riikide vedajatega ja see on lõppkokkuvõttes ELi huvides.
- Lisaks tuleb muuta direktiivi 2006/126/EÜ juhilubade kohta, et korraldada nõuetekohaselt kutseliste autojuhtide poolt digitaalsetes sõidumeerikutes kasutatavate kaartide ühendamise nende juhilubadega alates 2018. aastast, nagu nähakse ette vastavas määruses.

2. PROBLEEMID

2.1. Sõidumeeriku turvaomaduste kohandamine

2.1.1. Praegune olukord

Sõidumeerik peab suutma edastada kindlaid ja usaldusväärseid andmeid, et võimaldada autojuhtide sõidu- ja puhkeaegade tõhusat kontrollimist. Andmeid peab olema võimalik kasutada näiteks kohtumenetluses. Sõidumeerikusüsteemi turvalisus on seepärast väga oluline, et hoida ära pettust ja ebaseaduslikku manipuleerimist. Kohustus pakkuda tehniliste turbemeetmete järgimisel piisavaid tagatisi ja andmete töötlemist reguleerivaid organisatsioonilisi meetmeid tuleneb ka asjaolust, et töödeldavad andmed on isikuandmed. Nende töötlemisel tuleb järgida isikuandmete töötlemist käsitlevas direktiivis 95/46/EÜ⁸ sätestatud põhimõtteid ja direktiivi 2002/58/EÜ⁹, mille kohaselt peab isikuandmeid töötleva turvaliselt.

⁵ EÜT L 204, 21.7.1998, lk 37–48.

⁶ Rahvusvahelisel autoveol töötava sõiduki meeskonna tööalane Euroopa kokkulepe.

⁷ Albaania, Andorra, Armeenia, Aserbaidžaan, Bosnia ja Hertsegoviina, endine Jugoslaavia Makedoonia Vabariik, Horvaatia, Kasahstan, Liechtenstein, Moldova, Monaco, Montenegro, Norra, San Marino, Serbia, Šveits, Türgi, Türkmenistan, Ukraina, Usbekistan, Valgevene, Venemaa Föderatsioon.

⁸ Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 95/46/EÜ, 24. oktoober 1995, üksikisikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ja selliste andmete vaba liikumise kohta, EÜT L 281, 23.11.1995, lk 31.

⁹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2002/58/EÜ, 12. juuli 2002, milles käsitletakse isikuandmete töötlemist ja eraelu puutumatuse kaitset elektroonilise side sektoris (eraelu puutumatust ja elektroonilist sidet käsitlev direktiiv).

Turvalisuse taseme säilitamine aja jooksul tähendab pidevat kohandamist infotehnoloogia arenguga. Vaja on tõepoolest suhteliselt kõrget turvalisuse taset, et muuta registreeritud andmete lubamatu muutmine võimatuks (andmeterviklus), määrata selgelt kindlaks andmete allikas ning tagada, et andmed on vajaduse või nõudmise korral alati kättesaadavad. Kehtivate sõidumeerikuid käsitlevate õigusnormidega on tagatud teatav turvalisuse tase ja kehtestatud mõningad turbemehhanismid, mis peaksid vastama sellele turvalisuse tasemele (selle kohta öeldakse „ITSECI tase E3 (suur turvalisus)”) ¹⁰. Ent arvutite võimsuse kasv ning krüptimise ja dešifreerimise edusammud tähendavad, et praeguste spetsifikaatidega ette nähtud turbemehhanismid ei taga enam seda turvalisuse taset ¹¹. Kui need muutmata jätta, kasvab süsteemi sissemurdmise tõenäosus iga aastaga. See, mida varem peeti parimaks võimalikuks tehnikaks ja mida oli mitu aastat tagasi keeruline rünnata, muutub nüüd lihtsamini sissemurtavaks, sest infotehnoloogia areneb järjest ja muutub üha keerulisemaks.

See lahknevus nõutava turvalisuse taseme ning seda tagama pidava tehnoloogia vahel on juba sundinud komisjoni ise parandusmeetmeid võtma. Nõukogu määruse (EMÜ) nr 3821/85 I B lisa viimases muudatuses ¹² on sätestatud, et tüübikinnitust võib jätkuvalt anda olukorras, kus turvalisuse sertifitseerimise asutused keelduvad uue seadme sertifitseerimisest turbemehhanismi aegumise tõttu.

2.1.2. Kavandatavad muudatused

Tuleb kavanda meetmeid turvalisuse taseme taastamiseks ja säilitamiseks, kasutades asjakohast uut turbemehhanismi ning rakendades ajakohasemaid standardeid ja meetodeid. Nõukogu määruse (EMÜ) nr 3821/85 IB lisa ja selle liiteid tuleb muuta delegeeritud õigusaktidega. Komisjon viib esmalt läbi turvalisuse üldhindamise, et teha kindlaks turbeseadete kitsaskohad. Teise sammuna määrab ta kindlaks ja kinnitab nõuded sõidukiüksuste, liikumisandurite ja sõidumeerikukaartide suhtes kohaldatava turbemehhanismi tugevuse kohta.

Uute turule toodavate seadmete puhul on eesmärk taastada vähemalt esialgne turvalisuse tase (ITSECI tase E3) ja tagada see turvalisuse tase piisava hulga aastate jooksul. Vaja on uusi krüptimismeetodeid ja see omakorda nõuab riistvara muudatusi (pikemad võtmed). IB lisa muudatused on seotud käesoleva teatise I lisas sätestatud punktidega.

2.1.3. Migratsiooni strateegia

Tuleb tagada sõidukiüksuste, neis kasutatavate kaartide ning teataval määral kontrollijate vahendite eri versioonide ja põlvkondade koostalitlusvõime ning edasi- ja tagasiühilduvus ¹³. Ent sõidukiüksuste ja kaartide olelusring pole samasugune. Kaarte võib olla ühe-, kahe- või viieaastase kestusega, sõidukiüksused võivad vastu pidada 15–20 aastat. Selle keerulise küsimuse lahendamine nõuab migratsiooni- ja üleminekustrateegia hoolikat kavandamist.

¹⁰ Vt nõukogu määruse (EMÜ) nr 3821/85 I B lisa 10. liites nõuet CSP_105.

¹¹ Vt nõukogu määruse (EMÜ) nr 3821/85 I B lisa 11. liites nõuet CSM_014.

¹² Komisjoni määrus (EÜ) nr 1266/2009, 16. detsember 2009, millega kohandatakse kümnendat korda tehnika arenguga nõukogu määrust (EMÜ) nr 3821/85 autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta, ELT L 339, 22.12.2009, lk 3.

¹³ Koostalitlusvõime tagab, et uut tüüpi kaart töötab igat tüüpi sõidukiüksuses, mida juba kasutatakse, ja vastupidi. Edasi- ja tagasiühilduvus on seotud seadme eri põlvkondade ühilduvusega. Juhikaardid peavad probleemideta ühilduma eri põlvkonna sõidumeerikutega ja vastupidi.

Migratsioon teistsugustele krüptimismeetoditele võib toimuda eri viisidel. Digitaalse sõidumeeriku puhul tundub kõige asjakohasem üksikturbelahendus. Üksikturbelahendus tähendab seda, et kui võetakse kasutusele uus sõidumeerik, suudab see lugeda ainult uute krüptimisvõtmetega kaarte. See võimaldab alates teatavast kuupäevast tagada uute sõidukiüksuste ja sõidumeerikukaartide kindla turvalisuse taseme. Iga migratsioon kahe turvalisuse taseme vahel toob seega kaasa viieaastase üleminekuperioodi, mille jooksul eksisteerivad samal ajal kaks erinevat turvalisuse taset. II lisas esitatud graafik näitab, kuidas seda saab rakendada. Selles on näidatud, et sõidukipargis tuleks uute turbemehhanismidega sõidukiüksused võtta kasutusele siis, kui kõik ringluses olevad sõidumeerikukaardid on koostalitlusvõimelised nii kõnealuste uute kui ka vanade mehhanismidega.

Tuleks märkida, et tööstusharus tundub üldiselt valitsevat üksmeelne seisukoht, et hoidutakse rohkem kui kahe järjestikuse turbemehhanismide põlvkonna samaaegsest kasutamisest määrusega hõlmatud sõidukipargis. Uue seadme kasutuselevõtt hõlmaks tõepoolest väga väheseid uusi sõidukeid, sest suur osa raskeveokitest oleks kas teistel turgudel maha müüdnud või neid enam ei kasutataks. Väheste allesjäänud sõidukite puhul (nt erikraanad või pika kasutusajaga erisõidukid) võib võtta erimeetmed, näiteks kehtestada erandi või varustada sõidumeerik lisaseadmetega.

Ajakava arvestades on mõistlikult realistlik kogu ettevalmistustöö ära teha et kõrgema turvalisuse tasemega uued seadmed oleksid olemas ajal, mil uued kaardid pärast 2017. aastat ja sõidukiüksused aastatel 2018–2022 (olenevalt kaartide uuendamise poliitikast) esmakordselt kasutusele võetakse.

2.2. Volitused Euroopa Standardikomiteele plommide standardite väljatöötamiseks

Igal hetkel sõidab üleeuroopalises teedevõrgus mitmeid tuhandeid manipuleeritud sõidumeeriku või kehtetu kaardiga raskeveokeid. Mõjuhinnang näitas, et üks põhjuseid, miks sõidumeerikusüsteem on endiselt manipuleerimisele ja pettusele vastuvõtlik, on see, et plommid ei toimi nõuetekohaselt ega näita sõidumeerikuga manipuleerimist. Riikide täitevasutused ja uurimisinstituudid¹⁴ annavad teada sõidumeeriku rikkumiskindluse nõrkadest külgedest.

Plommid on ette nähtud selleks, et visuaalse kontrolli käigus avastada sekkumist mehaanilisse liidesesse sellise sõidumeeriku eri osade vahel (liikumisanduri ja käigukasti vahel), mille kinnitatud töökoda on pärast paigaldamist plomminud. Vastavalt eespool märgitud Teadusuuringute Ühiskeskuse uuringule¹⁵ ei nõuta praegu, et plommid vastaksid Euroopa tasandil kehtestatud toimimise miinimumtasemele või eristandardile, mis muudab nende võltsimise lihtsamaks ning põhjustab aja jooksul nende erineval määral iganemise.

¹⁴ Vt näiteks Teadusuuringute Ühiskeskuse 2007. aasta aruannet digitaalsete sõidumeerikute vastaste rünnete ja kergesõidukitesse paigaldatud adapterite kasutuselevõttuga seotud riskide kohta; Teadusuuringute Ühiskeskuse 2010. aasta aruannet digitaalse sõidumeeriku haavatavuse ja kontrollitavuse kohta; komisjoni 25. aruannet autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide rakendamise kohta, SEK(2011) 52; PriceWaterhouseCoopersi analüüsi tehnilistest ja organisatsioonilistest meetmetest, mida liikmesriigid rakendavad direktiivi 2006/22/EÜ kohaldamisel (*Analysis of the technical and organisational measures employed by Member States in the application of Directive 2006/22/EC*), 2009.

¹⁵ Teadusuuringute Ühiskeskuse 2010. aasta aruanne digitaalse sõidumeeriku haavatavuse ja kontrollitavuse kohta.

Selle küsimuse lahendamiseks volitab komisjon, arvestades direktiivi 98/34/EÜ sätteid ja infoühiskonna teenuste eeskirju, Euroopa Standardikomiteed töötama välja Euroopa standardid sõidumeerikusüsteemidel kasutatavate plommide kohta. Standardimisnõuete kindlaksmääramiseks võetakse volituse puhul arvesse keskkonda, milles plommid peavad olema (suured temperatuurikõikumised, mehaaniliste löökide oht), ning rõhutatakse vajadust teha kindlaks plommide paigaldamiseks heakskiidetud töökojad. Euroopa Standardikomitee tagab, et esindusorganisatsioonid kutsutakse standardimisest osa võtma.

Selline standardimine võiks toimuda hinnanguliselt 2–2,5 aasta jooksul. Kui see on lõpule viidud, peaks olema hõlpsam avastada kahjustatud plomme, teha kindlaks neid paigaldanud töökodasid ning hoiduda ettevõtjate ja õiguskaitseametnike vahelistest arusaamatustest.

2.3. Otsustusprotsessi parandamine AETRi osaliste vahel

Kõrvuti sotsiaalõigusnormide väljatöötamisega ELis tuleb samasuguseid õigusnorme rakendada ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni tasandil AETRi kaudu. 2006. aastal leppisid AETRi osalised kokku digitaalse sõidumeeriku kasutuselevõtmises. Digitaalne sõidumeerik on uutel sõidukitel olnud kohustuslik seade alates 10. juunist 2010 ja enamik AETRi osalisi on digitaalse sõidumeeriku edukalt kasutusele võtnud.

Ent praegune õiguslik olukord AETRi raames ei või digitaalse sõidumeeriku kohandamise tehnilise arengu¹⁶ osas nii jätkuda. AETRis on tõepoolest sätestatud, et kõik AETRi osalised peavad nõukogu määruse (EMÜ) nr 3821/85 muudatused automaatselt üle võtma, ilma et kõnealuste riikidega peetaks ametlikult nõu, enne kui EL muudatused vastu võtab. Praegune mehhanism kahjustab nõukogu määruse (EMÜ) nr 3821/85 kavandatavas muudatuses kehtestatud meetmete ja digitaalse sõidumeeriku õiget ja ühtset rakendamist ELi-väliste osaliste poolt. Seepärast on ELi huvides otsustusprotsessi seoses digitaalsete sõidumeerikute ja AETRiga parandada.

AETRi sellekohane läbivaatamisprotsess on algatatud ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni tasandil. Komisjon toetaks alltoodut, et tagada tõhusam otsustusprotsess, kus osaleksid kõik asjaomased riigid, ja nendega peetaks digitaalsete sõidumeerikute tehnospetsifikaatide kindlaksmääramisel ja ajakohastamisel nõu.

Esimese üleminekusammuna enne AETRi vajalikku kohandamist tundub asjakohane kaasata AETRi riigid ELi tasandi otsusesse sõidumeerikuid käsitlevate muudatuste kohta ja pidada nendega selle üle nõu. Selline kaasamine võiks ametlikult toimuda sõidumeerikute foorumi eksperdirühma loomisega, nagu komisjon on välja pakkunud samaaegses ettepanekus vaadata läbi nõukogu määrus (EMÜ) nr 3821/85. Nii oleksid IB lisa tehnilisi uuendusi käsitlevad otsused läbipaistvad ja AETRi osaliste seisukohtadega täielikus kooskõlas.

Viimase sammuna tuleks kohandada AETRi, et võimaldada ELi ja kõikide AETRi osaliste koostööd digitaalse sõidumeeriku tehnilisel kohandamisel. AETR peaks lubama erimenetlust sõidumeerikute tehniliseks kohandamiseks. Üks sellise menetluse näide sisaldub muu hulgas ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni kokkuleppes, milles käsitletakse ratassõidukile ning sellele paigaldatavatele ja/või sellel kasutatavatele seadmetele ja osadele ühtsete tehnonõuete kehtestamist ja nende nõuete alusel väljastatud tunnistuste vastastikust tunnustamist

¹⁶ Vt AETRi artiklit 22a.

(„1958. aasta muudetud kokkulepe”)¹⁷. Selle mehhanismi abil saab vajaliku tehnilise arenguga regulaarselt kohanduda ning see tuleks kavandada nii, et see võimaldaks teatavale arengule vajaduse korral kiirelt reageerida, kaasates otsustamisse kõik asjaosalised, kes kasutavad digitaalseid sõidumeerikuid.

Arvestades seda AETRI ja ELi õigusnormide olulist muudatust, tundub vajalik korraldada nii, et EL saaks ise AETRI osaliseks. Peamine põhjus on see, et niisugune ühinemine tagaks ELi huvide tõhusa esindatuse ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni menetlustes ning ELi õigusnormide ühtlustatud arengu kõrvuti AETRI arenguga, nagu 1958. aasta muudetud kokkuleppe puhul. Komisjonipoolne vajaduspõhine kooskõlastamine liikmesriikidega, mis on praegune tava seisukohtade kokkuleppimisel ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni istungiteks, tundub tulevikus AETRI raames sõidumeerikute tehnilise kohandamise üle otsustamisel ebasobiv. Samuti oleks selline ühinemine kooskõlas Euroopa Kohtu otsustega, milles on sätestatud, et „kuna AETRI objekt kuulub [määruse (EÜ) nr 561/2006] kohaldamisalasse, on läbirääkimiste pidamise ja lepingu sõlmimise õigus alates kõnealuse määruse jõustumisest ühendusel”¹⁸.

Komisjon arutab ÜRO Euroopa Majanduskomisjoniga ja peamiste ELi-väliste AETRI osalistega nende valmisolekut AETRI muuta, et võimaldada ELil kokkuleppenga ühineda. Kui nende selgitavate läbirääkimiste tulemus on positiivne, palub komisjon nõukogult volitusi läbirääkimisteks, et teha eelkirjeldatud teine samm (Euroopa Liidu toimimise lepingu artikkel 218). Kui EL on AETRiga ühinenud, siis võtaks EL vastu oma eeskirjad, et määrata kindlaks ELi seisukohad AETRI raames sarnaselt nõukogu otsusega 97/836/EÜ.

2.4. Juhikaartide ja juhilubade ühendamise

Nõukogu määruse (EMÜ) nr 3821/85 läbivaatamise ettepanekus on ette nähtud, et 2018. aastaks ühendatakse juhikaardid juhilubadega. See meede eeldab mõningaid kohandusi Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. detsembri 2006. aasta direktiivis 2006/126/EÜ juhilubade kohta¹⁹. Komisjon esitab esimesel võimalusel ettepaneku muuta asjakohaselt juhilubade direktiivi.

3. ESIALGNE AJAKAVA UUE SÕIDUMEERIKU KASUTUSELEVÕTUKS

Nõukogu määruse (EMÜ) nr 3821/85 läbivaatamise samaaegses ettepanekus nähakse ette oluliste nõuete kindlaksmääramine ja teatavate uute omaduste lisamine. Senised lisad ja liited jäävad esimeses etapis muutmata ja need on uue kavandatava määrusega endiselt kooskõlas.

Ettepanekus on öeldud, et IB lisa tuleks muuta hiljemalt 31. detsembriks 2014, et lisada ülemaailmse satelliitnavigatsioonisüsteemi funktsioonide, kaugsideseadmete ja intelligentsete transpordisüsteemide rakendustega seotud standardliidese kasutuselevõtmiseks vajalikud tehnospetsifikaadid. Komisjon kavatseb kehtestada samal ajal uued IT-turbe nõuded, mis on sätestatud punktis 2.1. Tuleks siiski rõhutada, et neid kuupäevi peaks käsutama kõige

¹⁷ Vt ka nõukogu otsust 97/836/EÜ, 27. november 1997, millega Euroopa Ühendus ühineb ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni kokkuleppega, milles käsitletakse ratassõidukile ning sellele paigaldatavatele ja/või sellel kasutatavatele seadmetele ja osadele ühtsete tehnonõuete kehtestamist ning nende nõuete alusel väljastatud tunnistuste vastastikust tunnustamist („1958. aasta muudetud kokkulepe”), EÜT L 346, 17.12.1997, lk 78.

¹⁸ Otsus kohtuasjas 22/70: komisjon vs. nõukogu, AETR.

¹⁹ ELT L 403, 30.12.2006, lk 18–60.

hilisemate kuupäevadena, mil uued spetsifikaadid tuleks vastu võtta ja kehtestada. Varasem kogemus seoses digitaalsete sõidumeerikute esmakordse kasutuselevõtmisega kinnitab, et pärast tehnospetsifikaatide avaldamist vajab tööstusharu enne toote turuletoomist vähemalt kaht aastat. Seega saaks uute arukate sõidumeerikute turustamine toimuda alates 1. jaanuarist 2017. Komisjon tunnistab, et tööstuslikuks tootmiseks vajalikku aega ei saa eriti lühendada. Seega teeb komisjon kõik mis vajalik, et omalt poolt koostada lisad ja liited viivitamata, nii et uued seadmed jõuaksid võimaluse korral turule enne lõpptähtaega 2017. aastal²⁰.

Seejärel algab tehniline töö, et viia lisadesse ja liidetesse sisse vajalikud muudatused, koostada lõpuks digitaalse sõidumeeriku uued tehnilised määratlused ning tagada uued tehnilised üksused teedel ja sõidukites. II lisas on näidatud meetmete võtmise mõju I B lisale.

Eelolevate aastate tegevuse ülevaade

Komisjoni ettepanek määruse läbivaatamiseks	Määruse vastuvõtmine	Uute lisade ja liidete koostamine	Uute lisade ja liidete vastuvõtmine	Väljatöötamine ja tootmine		Uue seadme kasutuselevõtmine
2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017

4. KOKKUVÕTE

Valges raamatus transpordi kohta on kutsutud üles sõidumeerikut käsitlevad eeskirjad läbi vaatama, et suurendada selle kulutõhusust ja toetada maantee-kaubaveoturu edasist integreerimist. Kuna samaaegse ettepanekuga muuta nõukogu määrust nr 3821/85 kehtestatakse mitu meetet, mis parandavad sõidumeerikusüsteemi, on vaja muid samme nende meetmete täielikuks toimimiseks või nende täiendamiseks. Nende muude sammude tegemiseks on komisjon kohustunud:

1. viima 2014. aastal läbi kohandamise tehnilise arenguga delegeeritud õigusakti IB lisa kaudu, eelkõige selleks, et säilitada digitaalse sõidumeeriku turvalisuse tase, nagu selgitatud. Sidusrühmadel palutakse selles protsessis aktiivselt osaleda ning arvestada oma tulevikukavades uue seadme tootmise ja tegeliku kasutuselevõtmise eeldatavate kuupäevadega;

2. paluma Euroopa Standardikomiteel 2011. aastal töötada välja standardid plommide kohta. Need standardid tuleks avaldada 2014. aastaks;

3. jätkama rahvusvahelisel tasandil jõupingutusi, et edendada maanteeveo valdkonnas ELi sotsiaaleeskirju ja tehnoloogiliselt arenevate digitaalsete sõidumeerikute kasutamist kõikides ELi naaberriikides. Sel eesmärgil teeb komisjon nõukogule 2011. aasta lõpuks ettepaneku, et ELi saaks AETRI täieõiguslik osaline, juhul kui käimasolevad selgitavad läbirääkimised AETRI ELi-väliste osalistega on positiivsed;

²⁰ Sõidukaartide ja juhilubade ühendamiseks on määruse ettepaneku artiklis 35 nimetatud kaks eri kuupäeva: 19.01.2013 ja 19.01.2018. Neid kuupäevi õigustab juhiloa viieaastane kehtivusaeg, mis saab ka sõidukaartide kehtivusajaks.

4. tegema ettepaneku muuta direktiivi 2006/126/EÜ juhilubade kohta, et korraldada juhikaartide ja sõidumeerikukaartide ühendamine 2011. aasta lõpuks.

I lisa

Eeldatavate muudatuste / uute liidete koostamise kava

	Uued turbemehhanismid	Ülemaailmse satelliitnavigatsioonisüsteemi integreerimine	Standardne tehniline liides intelligentsete transpordi- süsteemide jaoks	Kaugside kontrolli eesmärgil
I B lisa	I B lisa tuleb uuesti läbi vaadata uut määrust arvestades.			
1. liide. Andmesõnastik	Muudetakse	Muudetakse		Muudetakse
2. liide. Sõidumeerikukaartide spetsifikaat	Muudetakse	Muudetakse		Muudetakse
3. liide. Piktogrammid				
4. liide. Väljatrükid		Muudetakse		Muudetakse
5. liide. Kuvamine				
6. liide. Välisliidesed				
7. liide. Andmete allalaadimisprotokoll	Muudetakse	Muudetakse		Muudetakse
8. liide. Kalibreerimisprotokoll				
9. liide. Tüübikinnitus – minimaalselt nõutavate katsete nimekiri		Muudetakse	Muudetakse	Muudetakse
10. liide. Üldised turbe-eesmärgid	Muudetakse			
11. liide. Ühised turbemehhanismid	Muudetakse			
Uus 12. liide. Intelligentsed transpordisüsteemid			<i>Koostatakse</i>	
Uus 13. liide. Kaugside kontrolli eesmärgil				<i>Koostatakse</i>

II lisa

Migratsioonipõhimõtted (üksikturbelahenduse seade – kaartide reeglipärane uuendamine)

