

Brüssel, 31.5.2017  
COM(2017) 277 final

2017/0122 (COD)

Ettepanek:

## **EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS**

**millega muudetakse määrust (EÜ) nr 561/2006 maksimaalse ööpäevase ja iganädalase sõiduaja, minimaalsete vaheaegade ning ööpäevaste ja iganädalaste puhkeperioodide miinimumnõuete osas ning määrust (EL) nr 165/2014 sõidumeerikute abil positsioneerimise osas**

{ SWD(2017) 184 final }

{ SWD(2017) 185 final }

{ SWD(2017) 186 final }

{ SWD(2017) 187 final }

## SELETUSKIRI

### 1. ETTEPANEKU TAUST

- **Ettepaneku põhjused ja eesmärgid**

Sõidukijuhtide sõidu- ja puhkeaegu on ELi õigusega reguleeritud alates 1969. aastast. Praegu on määrusega (EÜ) nr 561/2006<sup>1</sup> (edaspidi „sõiduaja määrus“) kehtestatud ööpäevase ja iganädalase sõiduaja ülemmäära miinimumnõuded ja minimaalsed vaheajad ning ööpäevased ja iganädalased puhkeperioodid. Samuti nähakse sellega ette sõidumeeriku kasutamine peamise vahendina kõnealuste nõuete täitmise kontrollimiseks. Vastu on võetud hilisemad järjestikused määrused, millega kohandati sõidumeerikuid tehnoloogia arenguga; viimane neist on määrus (EL) nr 165/2014 (autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta (edaspidi „sõidumeerikute määrus“)). Sellega võeti kasutusele nn arukas sõidumeerik, mis on ühendatud satelliitnavigatsioonisüsteemil põhineva standardse asukohamääramisteenusega.

Nii sõiduaja kui ka sõidumeerikute määrus on osa suuremast kavast parandada sõidukijuhtide töötingimusi, tagada aus konkurents ettevõtjate vahel ja parandada liiklusohutust Euroopa teedel. Rangemad sõidumeerikute kasutamise nõuded on tasapisi aidanud kaasa tõhusamale ja järjepidevamale nõuete täitmise tagamisele kogu ELis.

Autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ja nende täitmise tagamise järelhindamisel, mis tehti 2015.–2017. aastal<sup>2</sup> õigusloome kvaliteedi ja tulemuslikkuse programmi (edaspidi „REFIT“) osana, jõuti järeldusele, et sõiduaja määruse tõhusus sõidukijuhtide töötingimuste parandamisel ja ettevõtjatevahelise ausa konkurentsi tagamisel on olnud ainult osaline. Liiklusohutus oli sellel ajavahemikul paranenud, kuid seda tulemust ei saa omistada üksnes kõnealusele määrusele.

Peamised kindlakstehtud raskused on seotud eeskirjade endi puudustega, kuid ka ebapiisava täitmise tagamisega ja sellega, et eeskirjadega ei suudeta lahendada asjaomasel sektoris ilmnevat sotsiaal- ja turuprobleemi. REFITi algatusena<sup>3</sup> esitatava käesoleva ettepaneku eesmärk on kõrvaldada kindlakstehtud puudused ning parandada sektori töö- ja ettevõtlustingimusi. Selle saavutamiseks tuleb teatavaid sätteid selgitada ja ajakohastada ning täiendada praeguste ja tulevaste sõidumeerikute kasutamist, et tagada kulutõhusam sätete täitmise tagamine.

- **Kooskõla muude autoveosektoris kavandatud algatustega**

Käesolev ettepanek on osa laiemast käimasolevast liidu autoveoalaste õigusaktide läbivaatamisest. See on tihedalt seotud algatusega, millega parandatakse sõidu- ja puhkeaja eeskirjade täitmist ning kehtestatakse autoveosektori vajadustest lähtuvad kriteeriumid töötajate lähetamiseks. Samuti on see tihedalt seotud käimasoleva turu õigusnormide läbivaatamisega seoses järgmiste teemadega: juurdepääs autoveo-ettevõtja tegevusalale (määrus (EÜ) nr 1071/2009), juurdepääs rahvusvahelisele autoveoturule (määrus (EÜ) nr 1072/2009) ja juurdepääs rahvusvahelisele bussiteenuste turule (määrus (EÜ) nr 1073/2009).

<sup>1</sup> ELT L 102, 11.4.2006, lk 1.

<sup>2</sup> Järelhindamine hõlmas määrust (EÜ) nr 561/2006, direktiivi 2006/22/EÜ, milles käsitletakse nimetatud määruse sätete täitmise tagamist, ning direktiivi 2002/15/EÜ autovedude alase liikuva tegevusega hõivatud isikute tööaja korralduse kohta.

<sup>3</sup> Komisjoni 2017. aasta tööprogrammi 2. lisas esitatud algatus nr 11.

Sotsiaal- ja turu õigusnormid moodustavad tervikliku ja ühtse õigusraamistiku ning seepärast on nende õigusnormide järjepidev ja tõhus jõustamine oluline õiglase, turvalise, keskkonnaalasel ja sotsiaalselt kestliku autoveosektori loomiseks. Ükski neist algatustest ei ole üksi piisav praeguste sotsiaal- ja turuprobleemide lahendamiseks.

- **Kooskõla muude liidu tegevuspõhimõtetega**

Käesoleva ettepanekuga aidatakse saavutada kaht komisjoni esmatähtsat eesmärki: luuakse süvendatud ja õiglasem siseturg ning edendatakse töökohtade loomist, majanduskasvu ja investeringuid. Ettepanek on kooskõlas meetmetega, mille eesmärk on võidelda sotsiaalse ebaõigluse ja ebaausa konkurentsi vastu ning luua sotsiaalne raamistik uute tööhõivevõimaluste ja õiglase ettevõtlustingimuste jaoks.

Ettepanek on kooskõlas komisjoni sotsiaalmeetmete kavaga, kuna üks selle eesmärkidest on tagada rahuldavad töötingimused ja asjakohane sotsiaalne kaitse, ning ELi sotsiaalõiguste samba loomise algatusega. Ettepanek on kooskõlas Euroopa Liidu põhiõiguste hartaga, mille artiklis 31 on sätestatud õigused igapäevastele ja -nädalastele puhkeaegadele. Ettepanekus esitatud sätetega iganädalase puhkeaja kohta võimaldatakse ettevõtjatele suuremat paindlikkust, säilitades samas töötajatele piisavad puhkeperioodid ning soosides võimalusele veeta see puhkeaeg kodus või nõuetekohases majutuskohas.

Ettepanek toetab REFITi programmi, selgitades ja kohandades teatavaid sotsiaalseid sätteid ja muutes nende täitmise tagamise kulutõhusamaks.

## 2. ÕIGUSLIK ALUS, SUBSIDIAARSUS JA PROPORSIONAALSUS

- **Õiguslik alus**

Käesoleva ettepanekuga muudetakse määrusi (EÜ) nr 561/2006 ja (EL) nr 165/2014 ning seepärast on sellel sama õiguslik alus, nimelt Euroopa Liidu toimimise lepingu (edaspidi „ELi toimimise leping“) artikli 91 lõige 1.

- **Subsidiaarsus**

ELi toimimise lepingu artikli 4 lõike 2 punkti g kohaselt on liidul liikmesriikidega jagatud pädevus transpordivaldkonna reguleerimisel. Kehtivaid õigusnorme saab siiski muuta üksnes ELi seadusandja.

Praegustes õigusaktides esinevad puudused tähendavad seda, et liikmesriigid rakendavad ja jõustavad ELi sotsiaalõigusnorme erinevalt. Komisjoni suunised või liikmesriikide iseregulatsioon ei tagaks piisavalt autoveovaldkonna sotsiaalõigusnormide ühtlast kohaldamist ja jõustamist kogu liidus. Seepärast on meetmete võtmine liidu tasandil õigustatud.

Kooskõlas ELi toimimise lepingu artikliga 154, milles on öeldud, et ELi toimimise lepingu artiklis 153 sätestatud tööhõivet ja sotsiaalküsimusi käsitlevate meetmete asjus tuleb Euroopa tasandil konsulteerida tööturu osapooltega, algatab komisjon konsultatsioonid, et küsida tööturu osapoolte seisukohti liidu meetme võimaliku suuna kohta seoses direktiiviga 2002/15/EÜ, millega täiendatakse määruse (EÜ) nr 561/2006 sätteid.

- **Proportsionaalsus**

Käesolev ettepanek ei lähe kaugemale sellest, mis on vajalik, et lahendada kindlakstehtud probleeme, mis on seotud sõidukijuhtide ebarahuldavate töötingimustega ja ettevõtjatevahelise konkurentsi moonutustega.

Nagu osutati mõjuhinnangu punktis 7.2, rakendatakse ettepanekuga kõige sobivamaks ja proportsionaalsemaks lahenduseks peetud poliitikavarianti. See lahendus tagab tasakaalu juhtide töö- ja puhketingimuste parandamise (võimaldades samas ettevõtjatel vedusid korraldada võimalikult otstarbekalt) ning kehtivate eeskirjade tõhusa ja järjepideva täitmise tagamise vahel kogu liidus.

Ettepanekus keskendutakse kehtivate õigusnormide lihtsustamisele ja selgitamisele ning teatavate õigusnormide kohandamisele vastavalt sektori vajadustele. See muudab lihtsamaks õigusnormide järgimise ja nende ühtse täitmise tagamise kogu liidus. Ettepanekuga vähendatakse ettevõtjate halduskoormust ja tagatakse, et liikmesriikidevahelise halduskoostöö nõuded ja vastastikune abi oleksid proportsionaalsed kindlakstehtud probleemidega. Mõjuhinnangus jõuti järeldusele, et kavandatavad poliitikameetmed ei avalda ebaproportsionaalselt suurt mõju VKEdele.

- **Vahendi valik**

Kuna ettepanekus esitatakse vaid mõned muudatused kahte omavahel seotud määrusesse, on valitud vahend samuti määrus. Kuna muudatusi on vähe, ei peeta vajalikuks neid kahte määrust uuesti sõnastada.

### **3. JÄRELHINDAMISE, SIDUSRÜHMADEGA KONSULTEERIMISE JA MÕJU HINDAMISE TULEMUSED**

- **Praegu kehtivate õigusaktide järelhindamine või toimivuse kontroll**

Sõiduaja määrusele tehti 2015.–2017. aastal REFITi raames põhjalik järelhindamine,<sup>4</sup> mis hõlmas ka direktiivi 2002/15/EÜ tööaja korralduse kohta ja direktiivi 2006/22/EÜ sotsiaalõigusnormide täitmise tagamise kohta. Hindamist toetati välisuuringuga.

Peamised probleemid, mis puudutasid eriti sõiduaja määrust, olid järgmised:

- regulaarse iganädalase puhkeaja sätete erinevad tõlgendused ja erinev täitmise tagamine, mille tagajärjeks on kooskõlastamata riiklikud meetmed ning sõidukijuhtide ja ettevõtjate ebavõrdne kohtlemine;
- sõiduaegade, vaheaegade ja puhkeperioodide eeskirjade pidev rikkumine, kuna puudub paindlikkus nende rakendamisel, eelkõige ettenägematutes olukordades;
- selguse puudumine mõiste „mitteäriiline“ vedu ja isiklikul eesmärgil tehtava tegevuse osas, mis on viinud erinevate tõlgenduste ning sõidukijuhtide ja ettevõtjate ebavõrdse kohtlemiseni;
- mitme juhiga veo (meeskonnana sõit) puhul ebasobivate vaheaegade andmine, mis on põhjustanud erinevaid täitmise tagamise tavasid;
- liikmesriikidevaheline halb halduskoostöö ja vastastikune abi, mis takistab tõhusat ja ühesugust piiriülest täitmise tagamist.

Sellised probleemid on töö- ja konkurentsitingimustele halvasti mõjunud ning raskendanud kaudselt liiklusohutuse paranemist.

---

<sup>4</sup> <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2016-ex-post-eval-road-transport-social-legislation-final-report.pdf>

Sõidumeerikute määrus ei olnud hõlmatud REFITi raames tehtud järelhindamisega. Hindamisel selgus siiski, et üks puudusi täitmise tagamise süsteemis on kontrollivahendite ja andmevahetussüsteemide, sealhulgas sõidumeerikute ebahühtlane ja ebarahuldav kasutamine. Seni kuni arukate sõidumeerikute paigaldamine ja kasutamine laialdasemaks muutub, saaks praegu kasutatavat sõidumeerikute süsteemi paremini kasutada.

- **Konsulterimine sidusrühmadega**

Ettepaneku ettevalmistamisel konsulteeriti laialdaselt sidusrühmadega, lähtudes huvitatud isikutega konsulteerimise miinimumnõuetest, mis on esitatud komisjoni 11. detsembri 2002. aasta teatises KOM(2002) 704 (lõplik).

Konsultatsiooniprotsess hõlmas arvamuste ja andmete kogumist. Kõiki asjaomaseid sidusrühmi – riiklike transpordiministrite, riiklike täitevasutusi, ühendusi, kes esindavad maantee kauba- ja reisijateveo ettevõtjaid, ekspediitoreid, kaubasaatjaid, VKEsid, ametiühinguid, sõidukijuhte ja teisi maanteetransporditöötajaid – kutsuti üles panustama konsultatsiooniprotsessi.

Eelkõige konsulteeriti kogu protsessi vältelt ulatuslikult Euroopa tööturu osapooltega. Kasutati mitmeid avatud ja suunatud konsulteerimismeetodeid:

- 4. juunil 2015 toimunud transpordi sektori sotsiaalmeetmete kava käsitleval kõrgetasemelisel konverentsil algatati laialdane arutelu autoveovaldkonna sotsiaalsete aspektide üle. Konverentsil osales umbes 350 inimest, peamiselt poliitikakujundajad, transpordiekspertid ja tööturu osapooled;

- 2015. aasta lõpus toimunud eriseminarid, kuhu kogunesid sidusrühmad, liikmesriikide esindajad ja Euroopa tööturu osapooled. Arutelud keskendusid sotsiaalõigusnormide ja siseturgu reguleerivate õigusnormide toimimisele autoveovaldkonnas;

- maanteetranspordi konverents 19. aprillil 2016. Konverentsi ühel seminaril käsitleti siseturgu ja autoveovaldkonna sotsiaalseid aspekte. Sellel oli umbes 400 osalejat, eelkõige liikmesriikide esindajad, Euroopa Parlamendi liikmed ja olulisemad sidusrühmad, kes arutasid kavandatavate maanteealgatuste eesmärke ja kohaldamisala;

- viis spetsiaalselt kohandatud küsitlust, millega koguti seisukohti riiklikelt transpordiministriumidelt (õigusnormide rakendamine ja tõlgendamine), täitevasutustelt (täitmise tagamise tavad ning täitmise tagamise kulud ja tulud), ettevõtjatelt (õigusaktide mõju turule olevatele ettevõtjatele), ametiühingutelt (õigusaktide mõju juhtidele) ja teistelt sidusrühmadelt, nagu valdkonna ühendustelt (valdkondadevahelised seisukohad õigusaktide mõju kohta). Kokku saadi 1 441 vastust (millest 1 269 autoveo-ettevõtjatelt);

- intervjuud 90 sidusrühmaga (millest 37 toimus sõidukijuhtidega), et koguda teavet nende kogemustest selle kohta, kuidas riiklikud asutused jõustavad ELi autoveovaldkonna alaseid õigusakte ja kui tõhus see on, ning kõigi nõuete täitmisega seotud probleemide kohta;

- 5. septembrist kuni 11. detsembrini 2016 toimunud avaliku arutelu,<sup>5</sup> mille eesmärk oli kinnitada järelhindamise käigus kindlaks tehtud probleeme ja leida neile võimalikke lahendusi. Saadi 1 378 vastust, millest 1 209 sõidukijuhtidelt, ettevõtjatelt, kaubasaatjatelt,

<sup>5</sup> Kokkuvõtte järeldest: [http://ec.europa.eu/transport/modes/road/consultations/2016-social-legislation-road\\_en](http://ec.europa.eu/transport/modes/road/consultations/2016-social-legislation-road_en)

ekspediitoritelt ja kodanikelt ning 169 riiklikelt ametiasutustelt, täitevasutustelt, töötajate organisatsioonidelt ja valdkonna ühendustelt;

– VKEde paneeluuring 4. novembrist 2016 kuni 4. jaanuarini 2017. 109 vastanut esitasid oma seisukohad õigusraamistiku läbivaatamise eesmärkide ja võimalike lahenduste kohta;

– veebipõhine sõidukijuhtide küsitlus (saadi 345 vastust, milles avaldati arvamust võimalike meetmete kohta; arvamused ei olnud siiski täiesti esinduslikud, kuna 140 vastust saadi Madalmaadest ja 127 Ühendkuningriigist);

– komisjon käivitas ka riiklike ametiasutuste ja riiklike täitevasutuste küsitluse (saadi 41 vastust 27 liikmesriigist ning Norrast ja Šveitsist) ja ettevõtjate küsitluse (saadi 73 vastust, kuid need ei olnud jällegi täielikult esinduslikud, kuna 58 vastust oli Ungarist), ning

– intervjuud 7 transpordiettevõtja, 9 riikliku autoveovaldkonna ühenduse, 9 riikliku ametiasutuse, 4 riikliku töötajate ametiühingu ning 6 Euroopa tööturu osapoollega.

Samuti teavitati autoveovaldkonna Euroopa tööturu osapooli korrapäraselt ja nendega konsulteeriti mitmel kahepoolisel komisjoniga peetud kohtumisel ning korrapärastel autoveovaldkonna sotsiaaldialoogi komisjoni ja tööturu osapoolte töörühma kohtumistel.

Konsultatsioonide tulemusel kinnitati, et peamised probleemid on järgmised:

- 1) sõidukijuhtide ebarahuldavad töötingimused,
- 2) konkurentsimoonutused transpordiettevõtjate vahel ja
- 3) ettevõtjate ja liikmesriikide regulatiivne koormus.

Samuti tehti konsultatsioonide käigus kindlaks peamised õigusküsimused, mis neid probleeme põhjustasid, st ebaselged või sobimatud sotsiaalõigusnormid, nende normide erinev tõlgendamine, ebajärjekindel ja ebatõhus täitmise tagamine ning halb halduskoostöö liikmesriikide vahel.

Kavandis esitatud poliitilistest meetmetest toetasid kõik sidusrühmad kindlalt täitmise tagamise tugevdamist ja täitevasutustevahelise koostöö tugevdamist, kuigi mõned riiklikud täitevasutused tundsid muret võimalike täitmise tagamisega seotud lisakulude pärast.

Ametiühingud, riiklikud ametiasutused, sõidukijuhid, ettevõtjad ja ettevõtjate ühendused rõhutasid regulaarse igapäevase puhkeperioodi jaoks kasutatavate asjakohaste puhkeruumide probleemi.

Eriarvamustele jäädigi nende kavandatud meetmete osas, milles käsitletakse keskmise igapäevase puhkeperioodi arvutamist ning suurema paindlikkuse lubamist sõidu- ja puhkeaja eeskirjade kohaldamisel, et juhid võiksid regulaarse igapäevase puhkeperioodi ajaks koju jõuda. Ettevõtjad ja sõidukijuhid pooldasid neid meetmeid, kuid ametiühingud olid vastu, ning täitevasutused tõstasid küsimuse eeskirjade täitmise tõhusa järelevalve kohta.

- **Ekspertiarvamuste kogumine ja kasutamine**

Komisjoni aitasid välistöövõtjad, kes koostasid järeldamist toetava uuringu 2016. aasta juunis<sup>6</sup> ning mõjuhinnangut toetava eraldiseisva uuringu, mis viidi lõpule mais 2017.

- **Mõju hindamine**

Ettepanekule on lisatud mõjuhinnang, mis on saanud positiivse arvamuse koos õiguskontrollikomitee soovitusetega. Komitee märkused esitati mõjuhinnangu läbivaadatud versioonis (vt mõju hindamise aruande 1. lisa).

Mõju hindamisel vaadeldi nelja poliitikavarianti. Esimesed kolm varianti on regulatiivse sekkumise ja loodetava mõju kasvava taseme osas kumulatiivsed, samas kui neljas variant on horisontaalne ja selle meetmeid saaks ühendada ükskõik millise kolme esimese variandiga.

Esimeses poliitikavariandis keskendutakse õigusraamistiku selgitamisele ja täitevasutustevahelise koostöö parandamisele. Teises poliitikavariandis keskendutakse täitmise tagamise tugevdamisele. Kolmandas poliitikavariantide pakettis esitatakse olulised õigusnormide muudatused, eelkõige seoses tulemustasu ja eranditega kodumaise ja rahvusvahelise reisijateveoga bussiga. Neljandas poliitikavariandis kehtestatakse sektorispetsiifilised kriteeriumid töötajate lähetamiseks autoveovaldkonnas ning esitatakse konkreetsed täitmise tagamise meetmed. Esitatakse kolm ajavahemikel põhinevat varianti.

Ilmnes, et 1. poliitikavariant on kõige vähem tõhus õiguskindlusetuse ning sõidukijuhtide ja ettevõtjate vahelise ebavõrdsuse kõrvaldamisel. Seda peamiselt seetõttu, et meetmete võtmine oleks vabatahtlik ja liikmesriigid saaksid valida, kas neid võtta või mitte. Selline vabatahtlik lähenemisviis suurendaks muret riiklike meetmete levimise pärast, millega sõidukijuhid ja ettevõtjad peavad toime tulema.

3. poliitikavariandil võivad olla mõned negatiivsed kõrvalmõjud sõidukijuhtide töötingimustele reisijateveosektoris. See on tingitud asjaolust, et iganädalase puhkeaja edasilükkamine võib suurendada väsimusindeksit 20–33 % võrra ning suurendada riski liiklusohutusele 4–5 %. Suurenenud väsimus- ja riskiindeksitega kaasneks nõuete täitmisega kaasnevate kulude 3–5 % vähendamine ettevõtjate jaoks.

Eelistatud poliitikavariant on 2. ja 4. variandi kombinatsioon. 4. variant avaldaks sõidukijuhtide töö- ja puhketingimuste parandamise kaudu tugevdavat mõju 2. variandi loodetavatele tulemustele – väsimusindeks väheneks 28 % võrra ning kodust eemal oldud ajavahemikud väheneksid 43 % võrra EL 13 riikides ja 16 % võrra EL 15 riikides). 2. ja 4. poliitikavariandi kombineerimine edendab ka koostoimet, kuna lähetamiseeskirjade järelevalve on tõhusam ja annab ettevõtjatele kulusäästu.

2. ja 4. poliitikavariandi kombineerimine on üldse kõige tõhusam viis mõjuhinnangus kindlaks tehtud probleemide lahendamiseks. Hinnanguliselt toob 4. poliitikavariant piiriüleseid autoveoteenuseid pakkuvatele ettevõtjatele igal aastal umbes 785 miljoni euro suuruse halduskulude säästu. 2. poliitikavariandiga seotud säästu ei olnud võimalik arvuliselt määrata. Loodetakse, et need poliitikavariandid vähendavad rikkumisi ja sellest tulenevalt vähenevad eeskirjade mittetäitmisest tulenevad kulud. Lisaks võimaldab 2. poliitikavariant tõhusamaid veoteenuseid ning see pakub stiimuleid sõidukijuhtide sagedamaks

<sup>6</sup> Lõpparuanne <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2016-ex-post-eval-road-transport-social-legislation-final-report.pdf>

kojupöördumiseks. Üleminekuperioodil, kui võetakse kasutusele muudetud eeskirjad, suureneksid mõlema poliitikavariandi kohaselt veidi riiklike ametiasutuste täitmise tagamise kulud (1,3–8 %). Mõlema variandi puhul suurenevad mõne ettevõtja jaoks ka eeskirjade täitmise seotud kulud, kuna nad peavad maksma väljaspool sõidukit veedetava regulaarse iganädalase puhkeperioodi majutuskulud (umbes 50–160 eurot reisi kohta).

Ettepanek on kooskõlas mõjuhinnaangus esitatud eelistatud variandiga.

- **Õigusnormide toimivus ja lihtsustamine**

Ettepanekus peetakse kinni REFITi eesmärgist suurendada õigusaktide tõhusust ja vähendada ettevõtjate regulatiivset koormust. Seda tehakse peamiselt eeskirjade lihtsustamisega ja nende kohandamisega sektori vajadustele ning digitaalse salvestusseadme (digitaalne sõidumeerik) kasutamise edendamiseks, et kontroll oleks tõhusam. Kuigi riiklike ametiasutuste jaoks suurenevad veidi täitmise tagamise kulud, on see õigustatud sõidukijuhtide paremate töötingimuste ja ettevõtjate paremate äritingimustega. See toob kaasa eeskirjade mittetäitmisest tulenevate kulude vähenemise. Ettepanekuga muudetakse ka täitmise tagamine tõhusamaks, näiteks parandades tulevaste arukate sõidumeerikute omadusi. Ettepanek ei tehta erandit mikroettevõtjatele, kuna see võiks kaasa tuua ebavõrdsete konkurentsi- ja töötingimuste riski.

### **Põhiõigused**

Ettepanek aitab kaasa Euroopa Liidu põhiõiguste harta ja eelkõige selle artikli 31 eesmärkidele, milles on sätestatud õigus headele ja õiglastele töötingimustele.

## **4. MÕJU EELARVELE**

Ettepanek ei mõjuta liidu eelarvet.

## **5. MUU TEAVE**

- **Rakenduskavad ning järelevalve, hindamise ja aruandluse kord**

Sotsiaaleeskirjade rikkumiste arvu, liiki ja sagedust jälgitakse riiklike rakendamisaruanete ning ELi täitevorganisatsioonidelt saadud andmete analüüsi kaudu. Maanteetranspordi komitee jälgib ja hindab korrapäraselt rakendamise ja täitmise tagamisega seotud küsimusi.

Muid turusuundumusi ja nende võimalikku mõju töö- ja konkurentsitingimustele hinnatakse teiste algatuste jaoks kogutud asjakohaste andmete alusel, eelkõige nende andmete alusel, mida koguti rahvusvahelisele autoveoturule juurdepääsu käsitleva määruse (EÜ) nr 1072/2009 ning autoveo-ettevõtja tegevusalal tegutsema pääsemist käsitleva määruse (EÜ) nr 1071/2009 kohta.

- **Ettepaneku sätete üksikasjalik selgitus**

Ettepaneku peamised elemendid on järgmised:

### **Määrus (EÜ) nr 561/2006**

#### *Artikkel 3*

Artikli 3 punkti h muudetakse, et selgitada kooskõlas Euroopa Kohtu otsusega kohtuasjas C-317/12: *Lundberg*, et eraisikud, kes kasutavad määruse (EÜ) nr 561/2006 kohaldamisalasse



kuuluvat sõidukit isiklike asjade veoks oma tarbeks, ei ole kohustatud märkima oma sõidu- ja puhkeajaga ning ei ole seepärast kohustatud omama või kasutama sõidumeerikut ega juhikaarti.

#### *Artikkel 4*

Artiklisse 4 lisatakse punkt r, milles määratletakse kõnealuses määruses tavapäraselt kasutatav mõiste „mitteäriiline“ vedu, kuna ühtse määratluse puudumine tekitab ebakindlust ja erinevusi tõlgendamisel.

#### *Artikkel 6*

Artikli 6 lõiget 5 muudetakse, et selgitada sõidukijuhi muu töö ja valmisolekuaja registreerimise kohustust ning ühtlustada seda tava. Väga oluline on registreerida kõik sõidukijuhi tegevused, mitte ainult sõiduaeg, mille registreerib automaatselt sõidumeerik, sest see võimaldab tõhusalt jälgida juhi töökorraldust ning näha, kas tema töökorraldus võib põhjustada väsimust ja riski liiklusohutusele.

#### *Artikkel 7*

Artiklile 7 lisatakse kolmas lõik, milles selgitatakse, et meeskonnana sõitvad juhid võivad teha oma kohustusliku vaheaja sõidukis, mida juhib teine juht. See on praegu juba tavapärane praktika, mis tuleneb komisjoni mittesiduvatest juhistest.

#### *Artikkel 8*

Artiklit 8 muudetakse, et selgitada iganädalase puhkeaja nõudeid ja kohandada neid vastavalt sektori vajadustele ja tegelikule praktikale vedude ajakava korraldamisel, eelkõige seoses kaugvedudega. Selle eesmärk on parandada sõidukijuhtide puhkamistingimusi ja lihtsustada täitmise tagamist, eelkõige kontrollides, et lühendatud iganädalane puhkeajag oleks juhile kompenseeritud.

Artikli 8 lõiget 6 muudetakse selgitamaks, et juhid võivad korraldada oma iganädalasi puhkeperioode paindlikumalt nelja järjestikuse nädala jooksul, tagades samas, et kompensatoorne puhkeajag lühendatud iganädalase puhkeperioodi eest võetakse koos regulaarse iganädalase puhkeperioodiga kolme nädala jooksul. Selle muudatusega ei muudeta kehtivaid nõudeid maksimaalse ööpäevase ja iganädalase sõiduaja kohta.

Artikli 8 lõiget 7 muudetakse täpsustamaks, et kompensatoorne puhkeajag lühendatud iganädalase puhkeperioodi eest tuleb ühendada regulaarse iganädalase vähemalt 45tunnise puhkeperioodiga. See muudab lihtsamaks kompensatoorse puhkeaja kontrollimise ja annab juhtidele võimaluse saada kasu kogunenud iganädalasest puhkeajast.

Artiklile 8 lisatakse lõige 8, milles selgitatakse, et sõidukijuht ei või võtta iganädalast 45tunnist või pikemat puhkeperioodi autos ning et tööandja on kohustatud pakkuma juhile asjakohast majutust, kus on nõuetele vastavad magamistingimused ja sanitaarruumid

Lisatakse artikli 8 lõike 8 punkt b, et täiendavalt täpsustada veoettevõtjate kohustust korraldada juhtide töö selliselt, et neil oleks võimalik pöörduda iganädalaseks puhkeajaks oma koju vähemalt üks kord kolme järjestikuse nädala jooksul.

#### *Artikkel 9*

Artiklit 9 muudetakse, et kohandada praegust tava võtta puhkeperioode parvlaeval või rongis. Praeguste eeskirjade kohaselt ei või registreerida osaliselt parvlaeval või rongis võetud 24tunniseid ja pikemaid puhkeperioode lühendatud iganädalase puhkeperioodina. See tekitab juhtidele ja ettevõtjatele asjatut koormust. Seega täpsustatakse muudatusega, et juht, kes saadab parvlaeva või rongiga transporditavat sõidukit, võib võtta ka lühendatud iganädalase puhkeaja parvlaeval või rongis.

#### *Artikkel 12*

Artiklisse 12 lisatakse lõige 2, et aidata juhil toime tulla ettenägematute asjaoludega, mille tõttu vedu viivitub või mis takistavad juhil jõudmast oma koju, et võtta iganädalane puhkeperiood. Selles täpsustatakse, et sõidukijuht võib koju jõudmiseks edasi lükata iganädalase puhkeperioodi algust, kui nad järgivad maksimaalset ööpäevast ja iganädalast sõiduaega ning nõutud minimaalse iganädalase puhkeperioodi kestust.

#### *Artikkel 14*

Artiklit 14 muudetakse täpsustamaks, et pakilistel juhtudel liikmesriikide antud ajutised erandid üldistest eeskirjadest peavad olema nõuetekohaselt põhjendatud erakorraliste asjaoludega ja nende lahendamise pakilisusega.

#### *Artikkel 15*

Artiklisse 15 lisatakse liikmesriikide kohustus teavitada komisjoni määruse kohaldamisalast välja jäetud bussijuhtide sõiduaegade, vaheaegade ja puhkeperioodide riiklikest normidest.

#### *Artikkel 19*

Artiklit 19 muudetakse täpsustamaks, et riiklikud karistused määruse rikkumise eest peaksid olema proportsionaalsed rikkumise raskusega, nagu on määratletud asjakohastes liidu õigusaktides. Samuti lisatakse, et komisjoni tuleb teavitada kõigist riikliku karistussüsteemi muudatustest.

#### *Artikkel 22*

Artiklit 22 muudetakse, et veelgi süvendada liikmesriikidevahelist halduskoostööd ning andme- ja teabevahetust. Muudatuse eesmärk on muuta kõnealuse määruse sätete rakendamine ja piiriülene täitmise tagamine ühtlasemaks ja tõhusamaks.

Artikli 22 lõiget 1 muudetakse täpsustamaks, et liikmesriikidevahelist vastastikust abi tuleb anda viivitamata, vastavalt direktiivis 2006/22/EÜ selgelt kindlaks määratud tähtaegadele.

Artikli 22 lõikele 2 lisatakse punkt c, milles selgitatakse, et teabevahetus hõlmab ka andmeid ettevõtjate riskiastme kohta ja muud vajalikku teavet, millega tagatakse sätete tõhus ja tulemuslik täitmise tagamine.

Artikli 22 lõike 3 punktis a täpsustatakse, et asutused, mis on määratud ühendusesiseste suhetega tegelemiseks, peavad vastutama teabe ladusa vahetamise eest.

Artikli 22 lõikele 3 lisatakse punkt b, milles selgitatakse, et vastastikune abi peaks olema tasuta.

### *Artikkel 25*

Artikli 25 lõiget 2 muudetakse täpsustamaks, et komisjon võtab vajaduse korral vastu rakendusaktid, milles selgitatakse muudetava määruse sätteid. Need õigusaktid peaksid tagama määruse ühetaolise kohaldamise ja täitmise tagamise.

### **Määrus (EL) nr 165/2014**

#### *Artikkel 8*

Artiklit 8 muudetakse arukate sõidumeerikute omaduste täiendava parandamise eesmärgil, et piiriülestel vedudel kasutatavaid sõidukeid oleks võimalik täpsemalt positioneerida. See võimaldab sotsiaalõigusnormide täitmist paremini tagada.

#### *Artikkel 34*

Artiklisse 34 lisatakse kohustus juhtidele, et nad peavad pärast piiri ületamist esimeses sobivas peatuskohas salvestama sõidumeerikusse oma sõiduki asukoha. See aitab paremini jälgida sotsiaalõigusnormide täitmist. See kohustus ei kehti arukat sõidumeerikut kasutavatele juhtidele, kuna see salvestab piiriületused automaatselt.

Ettepanek:

## EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS

**millega muudetakse määrust (EÜ) nr 561/2006 maksimaalse ööpäevase ja iganädalase sõiduaja, minimaalsete vaheaegade ning ööpäevaste ja iganädalaste puhkeperioodide miinimumnõuete osas ning määrust (EL) nr 165/2014 sõidumeerikute abil positsioneerimise osas**

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,<sup>7</sup>

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust,<sup>8</sup>

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt

ning arvestades järgmist:

1. Sõidukijuhtide head töötingimused ja autoveo-ettevõtjate ausad konkurentsitingimused on ülimalt olulised, et luua ohutu, tõhus ja sotsiaalselt vastutustundlik autoveosektor. Selle protsessi hõlbustamiseks on oluline, et liidu sotsiaalõigusnormid autoveo valdkonnas oleksid selged, eesmärgipärased, et oleks kerge neid kohaldada ja tagada nende täitmine, ning et neid rakendataks tõhusalt ja ühtselt kogu liidus.
2. Autoveovaldkonnas kehtivate liidu sotsiaalõigusnormide rakendamise tulemuslikkuse ja tõhususe hindamisel ning eelkõige Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 561/2006<sup>9</sup> hindamisel tehti kindlaks teatavad puudused kehtivas õigusraamistikus. Ebaselged ja sobimatud eeskirjad iganädalase puhkeperioodi, puhkevõimaluste ja mitme juhiga veo vaheaegade kohta ning eeskirjade puudumine juhtide tagasipöördumise kohta oma koju on viinud liikmesriikide erinevate tõlgenduste ja täitmise tagamise tavadeni. Mitu liikmesriiki on hiljuti vastu võtnud ühepoolsed meetmed, mis on veelgi suurendanud õiguskindlusetust ning sõidukijuhtide ja ettevõtjate ebavõrdset kohtlemist.
3. Määruse (EÜ) nr 561/2006 järelhindamine kinnitas, et liidu sotsiaalõigusnormide ebajärjekindel ja ebatõhus täitmise tagamine tulenes peamiselt ebaselgetest

<sup>7</sup> ELT C , , lk .

<sup>8</sup> ELT C , , lk .

<sup>9</sup> 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).

eeskirjadest, ebarahuldavast kontrollivahendite kasutamisest ning ebapiisavast halduskoostööst liikmesriikide vahel.

4. Selged, kohased ja ühtlaselt täidetud eeskirjad on olulised selliste poliitiliste sihtide saavutamiseks nagu juhtide töötingimuste parandamine ning eelkõige moonutamata konkurentsi tagamine ettevõtjate vahel ja liiklusohutuse tagamine kõigi liiklejate jaoks.
5. Vaheaegade kohta kehtivad eeskirjad osutusid mitme juhiga veo puhul ebasobivaks ja ebapraktiliseks. Seepärast on asjakohane kohandada vaheaegade registreerimise nõuet vastavalt sõidukijuhtide tegevusele mitme juhiga veo puhul.
6. Rahvusvahelisi kaugvedusid tegevad juhid veedavad pikki perioode kodust eemal. Praegu kehtivad nõuded regulaarse iganädalase puhkeperioodi kohta pikendavad kodust eemal veedetud aega asjatult. Seepärast on soovitatav kohandada regulaarse iganädalase puhkeaja sätteid selliselt, et sõidukijuhid saaksid teha vedusid eeskirjade kohaselt ja jõuda regulaarse iganädalase puhkeperioodi ajaks koju ning et kõik lühendatud iganädalased puhkeperioodid kompenseeritaks neile täielikult. Samuti on vaja ette näha, et ettevõtjad korraldaksid juhtide töö selliselt, et kodust eemal viibitavad perioodid ei oleks ülemäära pikad.
7. Liikmesriigid tõlgendavad ja rakendavad erinevalt iganädalase puhkeaja veetmise koha suhtes esitatud nõudeid. Seepärast on asjakohane seda nõuet täpsustada, et juhtidele oleks tagatud asjakohane majutus regulaarse iganädalase puhkeperioodi ajaks, kui nad viibivad kodust eemal.
8. Juhtidel tuleb sageli ette ettenägematuid asjaolusid, mille tõttu nad ei jõua iganädalase puhkeaja jaoks ettenähtud sihtkohta ilma liidu eeskirju rikkumata. On soovitatav lihtsustada selliste olukordadega toimetulemist juhtide jaoks ja anda neile võimalus jõuda iganädalase puhkeaja sihtkohta ilma maksimaalse sõiduaja nõudeid rikkumata.
9. Eeskirjade erineva täitmise vähendamiseks ja ärahoidmiseks ning, et veelgi parandada piirülese täitmise tagamise tõhusust ja tulemuslikkust, on oluline kehtestada selged eeskirjad liikmesriikidevaheliseks korrapäraseks halduskoostööks.
10. Selleks et tagada määruse (EÜ) nr 561/2006 rakendamise ühetaolised tingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisevolitused, et selgitada kõnealuse määruse sätteid ja kehtestada ühine lähenemisviis sätete kohaldamise ja täitmise tagamise kohta. Neid volitusi tuleks teostada kooskõlas määrusega (EL) nr 182/2011<sup>10</sup>.
11. Sotsiaalõigusnormide täitmise tagamise kulutasuvuse parandamiseks tuleks täielikult ära kasutada praeguste ja tulevaste sõidumeerikute süsteemide võimalusi. Sel eesmärgil tuleks parandada sõidumeerikute funktsionaalsust, et võimaldada täpsemat positsioneerimist, eelkõige rahvusvaheliste vedude puhul.
12. Seepärast tuleks vastavalt muuta Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruseid (EÜ) nr 561/2006 ja (EL) nr 165/2014<sup>11</sup>,

---

<sup>10</sup> 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).

<sup>11</sup> 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

## ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

### *Artikkel 1*

Määrust (EÜ) nr 561/2006 muudetakse järgmiselt.

(1) Artikli 3 punkt h asendatakse järgmisega:

„h) kaupade mitteäriliseks veoks kasutatavate sõidukite või sõidukite kombinatsioonidega;“.

(2) Artiklile 4 lisatakse punkt r:

„r) *mitteäriline vedu* – mis tahes autovedu, mis ei toimu rendi või tasu eest või omal kulul ning mille eest ei saada tasu ja mis ei too kaasa tulu.“

(3) Artikli 6 lõike 5 esimene lause asendatakse järgmisega:

„Vastavalt määruse (EL) nr 165/2014 artikli 34 lõike 5 punkti b alapunktile iii registreerib juht muu tööna kõik artikli 4 punktis e nimetatud viisil veedetud ajad, samuti kogu sõiduaja sõidukis, mida kasutatakse ärielistel eesmärkidel, mis jäävad väljapoole käesoleva määruse reguleerimisala, ning kõik direktiivi 2002/15/EÜ artikli 3 punktis b määratletud valmisolekuajad. Need ajad tuleb kanda käsitsi salvestuslehele või väljatrükile või sisestada manuaalselt sõidumeerikusse.“

(4) Artiklile 7 lisatakse kolmas lõik:

„Mitme juhiga veo puhul võib juht teha 45minutilise vaheaja teise juhi poolt juhitud sõidukis, tingimusel et vaheaja võtnud juht ei abista samal ajal sõidukit juhtivat juhti.“

(5) Artiklit 8 muudetakse järgmiselt:

(a) lõike 6 esimene lõik asendatakse järgmisega:

„6. Iga nelja järjestikuse nädala jooksul peab juht võtma vähemalt järgmised puhkeperioodid:

a) neli regulaarset iganädalast puhkeperioodi või

b) kaks vähemalt 45tunnist regulaarset iganädalast puhkeperioodi ja kaks vähemalt 24tunnist lühendatud iganädalast puhkeperioodi.

Punkti b puhul kompenseeritakse lühendatud iganädalased puhkeperioodid samaväärse puhkeperioodiga, mis tuleb võtta tervikuna enne kõnealusele nädalale järgneva kolmanda nädala lõppu.“;

(b) lõige 7 asendatakse järgmisega:

„7. Puhkeperiood, mis võetakse kompensatsioonina lühendatud iganädalase puhkeperioodi eest, järgneb või eelneb vahetult vähemalt 45tunnisele regulaarsele iganädalasele puhkeperioodile.“;

(c) lisatakse lõiked 8a ja 8b:

„8a. Regulaarseid iganädalasi puhkeperioode ja üle 45tunniseid iganädalasi puhkeperioode, mida võetakse kompensatsioonina eelneva lühendatud iganädalase puhkeperioodi eest, ei või

---

määrust (EÜ) nr 561/2006, mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist (ELT L 60, 28.2.2014, lk 1).

võtta sõidukis. Need tuleb võtta sobivas majutuskohas, kus on asjakohased magamis- ja sanitaarruumid;

- a) kas tööandja poolt korraldatud ja makstud kohas või
- b) kodus või mõnes muus juhi poolt valitud eramajutuses.

8b. Veoettevõtja korraldab juhtide töö selliselt, et iga kolme järjestikuse nädala jooksul saab juht veeta kodus vähemalt ühe regulaarse iganädalase puhkeperioodi või ühe üle 45tunnise iganädalase puhkeperioodi, mis on võetud kompensatsioonina lühendatud iganädalase puhkeperioodi eest.“

(6) Artikli 9 lõige 1 asendatakse järgmisega:

„9. Erandina artiklist 8 tohib parvlaeva või rongiga veetavat sõidukit saatev juht katkestada regulaarse ööpäevase puhkeperioodi või lühendatud iganädalase puhkeperioodi kuni kahel korral muude töödega, mille kogukestus ei tohi ületada ühte tundi. Nimetatud regulaarse ööpäevase puhkeperioodi või lühendatud iganädalase puhkeperioodi jooksul peab juhil olema juurdepääs tema käsutuses olevale magamis- või lamamisasemele.“

(7) Artiklile 12 lisatakse teine lõige:

„Tingimusel et liiklusohutus pole seeläbi ohustatud, võib juht teha erandi artikli 8 lõikest 2 ja artikli 8 lõike 6 teisest lõigust, et jõuda sobivasse majutuskohas, nagu on osutatud artikli 8 lõikes 8a, et veeta seal oma ööpäevane või iganädalane puhkeperiood. Selle erandi kasutamisel ei tohi ületada ööpäevast või iganädalast sõiduaega ega lühendada ööpäevast või iganädalast puhkeperioodi. Juht peab sellise erandi laadi ja põhjuse märkima käsitsi sõidumeeriku salvestuslehele või väljatrükile või oma töögraafikusse hiljemalt sobivasse majutuskohas jõudmisel.“

(8) Artikli 14 lõige 2 asendatakse järgmisega:

„2. Pakilistel juhtudel võivad liikmesriigid erandkorras teha ajutisi, mitte üle 30 päeva kestvaid erandeid, mis peavad olema nõuetekohaselt põhjendatud ja millest teatatakse viivitamata komisjonile.“

(9) Artikkel 15 asendatakse järgmisega:

#### *„Artikkel 15*

Liikmesriigid tagavad, et artikli 3 punktis a nimetatud sõidukite juhtide suhtes kohaldatakse riiklike eeskirju, mis pakuvad lubatud sõiduaegade ja ettenähtud vaheaegade ning kohustuslike puhkeperioodide osas kohast kaitset. Liikmesriigid teavitavad komisjoni selliste juhtide suhtes kohaldatavatest asjakohastest riiklikest eeskirjadest.“

(10) Artikli 19 lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Liikmesriigid kehtestavad käesoleva määruse ja määruse (EL) nr 165/2014 sätete rikkumiste korral kohaldatavad karistusnormid ja võtavad kõik vajalikud meetmed nende rakendamise tagamiseks. Nimetatud karitused peavad olema tõhusad, proportsionaalsed rikkumise raskusega, nagu on määratletud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2006/22/EÜ<sup>12</sup> III lisas, ning hoiatavad ja mittediskrimineerivad. Käesoleva määruse ja määruse (EL) nr 165/2014 rikkumine ei või kaasa tuua mitut sanktsiooni või menetlust.“

<sup>12</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. märtsi 2006. aasta direktiiv 2006/22/EÜ, mis käsitleb nõukogu määruse (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).

Liikmesriigid teavitavad komisjoni neist meetmetest ja karistusnorme reguleerivatest sätetest artikli 29 teises lõigus nimetatud kuupäevaks. Liikmesriigid annavad viivitamata teada kõigist nende hilisematest muudatustest. Komisjon edastab omakorda teabe liikmesriikidele.“

(11) Artiklit 22 muudetakse järgmiselt:

(a) lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Liikmesriigid teevad kooskõlas direktiivi 2006/22/EÜ artiklis 8 sätestatud nõuetega tihedat koostööd ning annavad üksteisele põhjendamatu viivitusega vastastikust abi, et lihtsustada käesoleva määruse ühtset kohaldamist ja tulemuslikku täitmise tagamist.“;

(b) lõikele 2 lisatakse punkt c:

„c) muu konkreetse teabe kohta, sealhulgas ettevõtja riskiastme kohta, millel võivad olla tagajärjed käesoleva määruse sätetele järgimisele.“;

(c) lisatakse lõiked 3a ja 3b:

„3a. Käesoleva määruse raames teabe vahetamiseks kasutavad liikmesriigid direktiivi 2006/22/EÜ artikli 7 kohaselt määratud ühendusesiseseid kontaktasutusi.

3b. Vastastikust halduskoostööd tehakse ja haldusabi antakse tasuta.“

(12) Artikli 25 lõige 2 asendatakse järgmisega:

„2. Lõikes 1 viidatud juhtudel võtab komisjon artikli 24 lõikes 2 nimetatud nõuandemenetluse kohaselt vastu rakendusaktid ühise lähenemisviisi kohta.“

#### *Artikkel 2*

Määrust (EL) nr 165/2014 muudetakse järgmiselt.

(1) Artikli 8 lõike 1 teine taane asendatakse järgmisega:

„– iga kolme tunni summeeritud sõiduaja möödumine ja iga kord, kui sõiduk ületab riigipiiri;“.

(2) Artikli 34 lõike 7 esimene lõik asendatakse järgmisega:

„7. Sobivasse peatuskohta jõudes sisestab juht digitaalsesse sõidumeerikusse nende riikide tähised, kus ta alustas oma igapäevast tööaega ja kus ta selle lõpetas, ning samuti selle, kus ja millal ta ületas piiri. Liikmesriik võib siiski nõuda oma territooriumil vedudega tegelevate sõidukite juhtidelt riigi tähisele täpsemate geograafiliste andmete lisamist, kui liikmesriik on teavitanud komisjoni neist geograafilistest andmetest enne 1. aprilli 1998.“

#### *Artikkel 3*

Käesolev määrus jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel,

*Euroopa Parlamendi nimel*  
*president*

*Nõukogu nimel*  
*eesistuja*