

<u>Teatis nr</u>	Sisukord	Lehekül
	I Teave	
	Nõukogu	
2005/C 63 E/01	Nõukogu ühine seisukoht (EÜ) nr 11/2005, 9. detsember 2004, toimides Euroopa Ühenduse asutamislepingu artiklis 251 sätestatud korras, eesmärgiga võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv autovedudega seotud sotsiaaldigunorme käsitlevate nõukogu määruste (EMÜ) nr 3820/85 ja (EMÜ) nr 3821/85 rakendamise miinimumtingimuste kohta ⁽¹⁾	1
2005/C 63 E/02	Nõukogu ühine seisukoht (EÜ) nr 12/2005, 9. detsember 2004, toimides Euroopa Ühenduse asutamislepingu artiklis 251 sätestatud korras, eesmärgiga võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaaldigunormide ühtlustamise kohta, ning millega muudetakse nõukogu määruseid (EMÜ) nr 3821/85 ja (EÜ) nr 2135/98	11
2005/C 63 E/03	Nõukogu ühine seisukoht (EÜ) nr 13/2005, 9. detsember 2004, toimides Euroopa Ühenduse asutamislepingu artiklis 251 sätestatud korras, muudetud ettepaneku kohta, mis käsitleb Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi, millega muudetakse direktiivi 1999/32/EÜ seoses laevakütuste väävlisisaldusega	26

I

(Teave)

NÕUKOGU

NÕUKOGU ÜHINE SEISUKOHT (EÜ) nr 11/2005,

9. detsember 2004,

eesmärgiga võtta vastu ... Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2005/.../EÜ autovedudega seotud sotsiaalõigusnorme käsitlevate nõukogu määruste (EMÜ) nr 3820/85 ja (EMÜ) nr 3821/85 rakendamise miinimumtingimuste kohta

(EMPs kohaldatav tekst)

(2005/C 63 E/01)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut, eriti selle artikli 71 lõiget 1,

võttes arvesse komisjoni ettepanekut,

võttes arvesse Euroopa majandus- ja sotsiaalkomitee arvamust, ⁽¹⁾

pärast konsulteerimist regioonide komiteega,

toimides asutamislepingu artiklis 251 sätestatud korras, ⁽²⁾

ning arvestades järgmist:

(1) Nõukogu 20. detsembri 1985. aasta määrus (EMÜ) nr 3820/85 teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamise kohta ⁽³⁾ ja nõukogu 20. detsembri 1985. aasta määrus (EMÜ) nr 3821/85 autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta ⁽⁴⁾ on olulised sisetransporditeenuste ühisturu loomise, liiklusohutuse ja töötajate seisukohast.

⁽¹⁾ ELT C 241, 28.9.2004, lk 65.

⁽²⁾ Euroopa Parlamendi 20. aprilli 2004. aasta arvamus (ELT C 104 E, 30.4.2004), nõukogu 9. detsembri 2004. aasta ühine seisukoht, Euroopa Parlamendi seisukoht (Euroopa Liidu Teatajas seni avaldamata).

⁽³⁾ EÜT L 370, 31.12.1985, lk 1. Määrust on muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2003/59/EÜ (ELT L 226, 10.9.2003, lk 4).

⁽⁴⁾ EÜT L 370, 31.12.1985, lk 8. Määrust on viimati muudetud komisjoni määrusega (EÜ) nr 432/2004 (ELT L 71, 10.3.2004, lk 3).

(2) Komisjon osutas oma valges raamatus "Euroopa transpordipoliitika kuni aastani 2010: otsuste tegemise aeg" vajadusele tõhustada kontrollide ja karistusi eelkõige autovedudega seotud sotsiaalõigusnormide täitmise tagamiseks ja esmajoones suurendada kontrollide arvu, edendada süstemaatilist teabevahetust liikmesriikide vahel, koordineerida kontrolltegevusi ja toetada kontrollide teostavate ametiisikute väljaõpet.

(3) Seetõttu on vajalik tagada autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide nõuetekohane kohaldamine ja ühtlustatud tõlgendamine, sätestades miinimumnõuded asjastomaste nõuete täitmise ühetaoliseks ja tõhusaks kontrolliks liikmesriikide poolt. Nende kontrollide eemärgiks on rikkumiste vähendamine ja ennetamine. Lisaks sellele tuleks luua süsteem, mis tagab kõrge riskipotentsiaaliga ettevõtjate rangema ja sagedasema kontrollimise.

(4) Käesolevas direktiivis sätestatud meetmed peaksid lisaks liiklusohutuse suurendamisele teedel aitama kaasa ka töötajate ühtlustamisele ühenduses ja looma võrdsed konkurentsitingimused.

(5) Analoogsõidumeerikute asendamine digitaalsete sõidumeerikutega võimaldab üha enam analüüsida suuri andmemahte kiiremini ja täpsemini, mistõttu liikmesriikide suutlikkus viia läbi rohkem kontrollide järjest kasvab. Kontrollide arvu osas peaks sotsiaalõigusnormide kohaldamisalasse kuuluvate sõidukite juhtide töötatud kontrollitavate päevade osakaal järk-järgult tõusma 4 %ni.

- (6) Kõik kontrollle teostavad üksused peavad olema varustatud piisava standardvarustusega, et võimaldada neil oma ülesandeid tõhusalt ja efektiivselt täita.
- (7) Ilma et see piiraks käesoleva direktiivi nõuetekohast kohaldamist, peavad liikmesriigid püüdma tagada teel korraldatavate kontrollide tõhusat ja kiiret läbiviimist, eesmärgiga sooritada kontrollid lühima nõutava aja jooksul ja minimaalse ajakaoga juhi jaoks.
- (8) Igas liikmesriigis peaks olema vaid üksainus asutus, kelle pädevuses on ühendusesisesed kontaktid teiste asjaomaste ametkondadega. See asutus peaks koguma ka asjaomast statistikat. Liikmesriigid peaksid enda territooriumil kohaldama ka selget ja arusaadavat siseriiklikku kontrollistrateegiat, kusjuures nad võivad nimetatud strateegia elluviimise teha ülesandeks vaid üheainsale asutusele.
- (9) Liikmesriikide kontrolliasutuste vahelist koostööd tuleb veelgi soodustada kooskõlastatud kontrollide, ühiste koolitusprojektide, elektroonilise teabevahetuse ning teadmiste ja kogemuste vahetamise kaudu.
- (10) Liikmesriikide kontrolliasutuste foorumi loomise teel tuleks võimaldada ja soodustada autovedude üle teostatava kontrolli häid tavasid, et tagada eelkõige ühtlustatud lähenemisviisi sõidukijuhtide põhipuhkuse ja haiguspuhkuse tõendamise osas.
- (11) Käesoleva direktiivi rakendamiseks vajalikud meetmed tuleb vastu võtta kooskõlas nõukogu 28. juuni 1999 aasta otsusega 1999/468/EÜ, millega kehtestatakse komisjoni rakendusvolituste kasutamise menetlused. ⁽¹⁾
- (12) Kuna liikmesriigid ei saa täiel määral saavutada kavandatud meetme eesmärki, nimelt selgete ja ühiste reeglite sätestamist määruste (EMÜ) nr 3820/85 ja nr 3821/85 rakendamise kohta, mistõttu see on tulenevalt piiriülese koordineeritud tegevuse vajadusest paremini saavutatav ühenduse tasandil, võib ühendus võtta meetmeid kooskõlas asutamislepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Nimetatud artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev direktiiv kaugemale sellest, mis on vajalik nimetatud eesmärgi saavutamiseks.
- (13) Nõukogu 23. novembri 1988. aasta direktiiv 88/599/EMÜ standardsete kontrolliprotseduuride kohta määruste (EMÜ) nr 3820/85 ja (EMÜ) nr 3821/85 ⁽²⁾ rakendamiseks tuleks seetõttu kehtetuks tunnistada,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

Objekt

Käesoleva direktiiviga sätestatakse määruste (EMÜ) nr 3820/85 ja (EMÜ) nr 3821/85 rakendamise miinimumtingimused.

Artikkel 2

Kontrollisüsteemid

1. Liikmesriigid loovad teedel ja kõikide transpordiliikide ettevõtjate valdustes nõuetekohase ja järjepideva rakendamise asjakohaste ja regulaarsete kontrollide süsteemi nagu osutatud artiklis 1.

Nimetatud kontrollid hõlmavad igal aastal ulatusliku ja esindusliku läbilõike kõikidest määruste (EMÜ) nr 3820/85 ja (EMÜ) nr 3821/85 kohaldamisalasse kuuluvate transpordiliikide ringiliikuvatest töötajatest, sõidukijuhtidest, ettevõtjatest ja sõidukitest.

Liikmesriigid tagavad oma territooriumil ühtse kontrollistrateegia kohaldamise. Sellel eesmärgil võivad liikmesriigid määrata asutuse artiklite 4 ja 6 alusel võetavate meetmete koordineerimiseks; sellest teavitatakse komisjoni ja teisi liikmesriike.

2. Iga liikmesriik korraldab kontrollle nii, et need hõlmaksid alates ...(*) 1 % määruste (EMÜ) nr 3820/85 ja (EMÜ) nr 3821/85 kohaldamisalasse kuuluvate sõidukite juhtide töötatud päevadest. See protsendimäär tõuseb alates 1. jaanuarist 2009 2 %ni ja alates 1. jaanuarist 2011 3 %ni.

Alates 1. jaanuarist 2013 võib komisjon nimetatud minimaalset protsendimäära tõsta 4 %ni kooskõlas artikli 12 lõikes 2 osutatud menetlusega tingimusel, et vastavalt artiklile 3 kogutud statistilised andmed näitavad, et keskmiselt üle 90 % kõikidest kontrollitud sõidukitest on varustatud digitaalse sõidumeerikuga. Oma otsuse tegemisel arvestab komisjon ka olemasolevate kontrollimeetmete tõhusust, eelkõige digitaalsete sõidumeerikute andmete kättesaadavust ettevõtjate valdustes.

Alates käesoleva direktiivi jõustumisest tuleb vähemalt 15 % kontrollitavate tööpäevade üldarvust kontrollida teel ja vähemalt 25 % ettevõtjate valdustes. Alates 1. jaanuarist 2008 tuleb vähemalt 30 % kontrollitavate tööpäevade üldarvust kontrollida teel ja vähemalt 50 % ettevõtjate valdustes.

⁽¹⁾ EÜT L 184, 17.7.1999, lk 23.

⁽²⁾ EÜT L 325, 29.11.1988, lk 55. Direktiivi on muudetud määrusega (EÜ) nr 2135/98 (EÜT L 274, 9.10.1998, lk 1).

(*) Käesoleva direktiivi jõustumise kuupäevast.

3. Määruse (EMÜ) nr 3820/85 artikli 16 lõike 2 kohaselt komisjonile esitatav teave peab sisaldama teel kontrollitud juhtide, ettevõtjate valdustes tehtud kontrollide, kontrollitud tööpäevade ja teatatud rikkumiste arvu.

Artikkel 3

Statistilised andmed

Liikmesriigid tagavad, et artikli 2 lõigete 1 ja 2 kohaselt tehtud kontrollidel kogutud statistilised andmed liigitatakse järgmistesse kategooriatesse:

a) kontrollid teel:

- i) tee liik, st kiirtee, riigimaantee või kõrvaltee;
- ii) sõidumeeriku liik, analoog- või digitaalne sõidumeerik;

b) kontrollid ettevõtjate valdustes:

- i) veo liik, st piiriülene või riigisisene vedu, kauba- või reisijatevedu, omal kulul või rendi või tasu eest korraldatav vedu;
- ii) ettevõtja autopargi suurus;
- iii) sõidumeeriku liik, analoog- või digitaalne sõidumeerik.

Nimetatud statistilised andmed esitatakse komisjonile igal aastal.

Liikmesriikide pädevad asutused säilitavad eelmise aasta kohta kogutud andmeid.

Punktides a ja b nimetatud kategooriate mõistete nõutava edasise täpsustamise kehtestab komisjon vastavalt artikli 12 lõikes 2 nimetatud menetlusele.

Artikkel 4

Kontrollid teel

1. Teedel korraldatakse kontrollid eri kohtades mis tahes ajal ja need hõlmavad piisavalt suure osa teedevõrgust, et raskendada kontrollpunktidest kõrvalhoidmist.

2. Liikmesriigid tagavad:

- a) olemasolevatel ja kavandatavatel teedel või nende läheduses piisaval hulgal kontrollpunktide olemasolu;
- b) kontrollide korraldamise juhusliku rotatsiooni süsteemi alusel.

3. Teedel korraldatavate kontrollide objektiks on I lisa A osas sätestatud asjaolud. Kontrollid võivad vajadusel keskenduda teatud spetsiifilisele asjaolule.

4. Piiramata artikli 9 lõike 2 kohaldamist, ei tohi teedel korraldatavate kontrollide puhul esineda diskrimineerimist. Eelkõige ei tohi kontrolli teostavad ametnikud diskrimineerida järgmistel alustel:

- a) sõiduki registreerimisriik;
- b) juhi elukohariik;
- c) ettevõtja asukohariik;
- d) sõidu algus- ja sihtpunkt;
- e) sõiduki varustatus analoog- või digitaalse sõidumeerikuga.

5. Kontrolliametnikule tuleb esitada:

- a) peamiste kontrollitavate asjaolude nimekiri vastavalt I lisa A osale;
- b) teatud standardkontrollvarustus vastavalt II lisale.

6. Kui mõnes teises liikmesriigis registreeritud sõiduki juhile teel korraldatud kontroll on andnud põhjust uskuda, et juht on pannud toime rikkumisi, mida kontrolli käigus ei ole võimalik vajalike andmete puudumise tõttu tuvastada, abistavad asjaomaste liikmesriikide pädevad asutused üksteist olukorra selgitamisel.

Artikkel 5

Kooskõlastatud kontrollid

Liikmesriigid korraldavad vähemalt kuus korda aastas kooskõlastatud operatsioone, et kontrollida teel määruste (EMÜ) nr 3820/85 ja (EMÜ) nr 3821/85 kohaldamisalasse kuuluvaid juhte ja sõidukeid. Selliseid operatsioone viivad läbi korrakahe või enama liikmesriigi kontrolliasutused, kellest igaüks tegutseb oma territooriumil.

Artikkel 6

Kontrollid ettevõtjate valdustes

1. Kontrollide korraldamisel ettevõtjate valdustes võetakse arvesse eri transpordiliikidega varem saadud kogemusi. Kontrollid korraldatakse ka juhul, kui teel on tuvastatud määruste (EMÜ) nr 3820/85 või (EMÜ) nr 3821/85 tõsine rikkumine.

2. Ettevõtjate valdustes korraldatavad kontrollid hõlmavad I lisa A ja B osas nimetatud asjaolusid.

3. Kontrolliametnikule tuleb esitada:

- a) tähtsamate kontrollitavate asjaolude nimekiri vastavalt I lisa A ja B osale;
- b) teatud standardkontrollvarustus vastavalt II lisale.

4. Liikmesriigi kontrolliametnikud võtavad kontrollimise käigus arvesse kogu teavet, mille on kooskõlas artikli 7 lõikega 1 mõne teise liikmesriigi määratud koordineeriv kontrolliasutus edastanud asjaomase ettevõtja tegevuse kohta selles teises liikmesriigis.

5. Lõigetes 1–4 sätestatud eesmärkidel võrdsustatakse need pädevate asutuste territooriumil korraldatud kontrollid, mille aluseks on kõnealuste asutuste taotlusel ettevõtjate poolt esitatud asjaomased dokumendid, ettevõtjate valdustes korraldatud kontrollidega.

Artikkel 7

Ühendusesisesed kontaktid

1. Liikmesriigid määravad asutuse, kelle ülesanded on järgmised:

- a) artikli 5 alusel võetavate meetmete teiste asjaomaste liikmesriikide asutustega kooskõlastamise tagamine;
- b) iga kahe aasta tagant statistiliste aruannete edastamine komisjonile määruse (EMÜ) nr 3820/85 artikli 16 lõike 2 alusel;
- c) otsene vastutus teiste liikmesriikide pädevate asutuste abistamise eest vastavalt artikli 4 lõikele 6.

Asutus on esindatud artikli 12 lõikes 1 osutatud komitees.

2. Liikmesriigid teavitavad komisjoni selle asutuse määramisest ja komisjon edastab asjaomase teabe teistele liikmesriikidele.

3. Liikmesriikide vahelist andmete, kogemuste ja teabe vahetust tuleb aktiivselt edendada, esmajoones – kuid mitte ainuüksi – artikli 12 lõikes 1 osutatud komitee ning vajadusel komisjoni poolt kooskõlas artikli 12 lõikes 2 osutatud menetlusega määratud asjaomase asutuse kaudu.

Artikkel 8

Teabevahetus

1. Määruse (EMÜ) nr 3820/85 artikli 17 lõike 3 ja määruse (EMÜ) nr 3821/85 artikli 19 lõike 3 kohaselt vastastikku kättesaadavaks tehtavat teavet vahetatavad selleks komisjonile kooskõlas artikli 7 lõikega 2 teatavaks tehtud määratud asutused:

- a) vähemalt üks kord iga kuue kuu jooksul pärast käesoleva direktiivi jõustumist;
- b) üksikjuhtudel liikmesriigi eritaotluse korral.

2. Liikmesriigid püüavad sisse seada elektroonilise teabevahetuse süsteemid. Komisjon määratleb kooskõlas artikli 12 lõikes 2 osutatud menetlusega ühtse tõhusa teabevahetuse meetodi.

Artikkel 9

Riskiastme hindamise süsteem

1. Liikmesriigid võtavad ettevõtjate jaoks kasutusele riskiastme hindamise süsteemi, mis põhineb üksikute ettevõtjate poolt toime pandud määruste (EMÜ) nr 3820/85 või (EMÜ) nr 3821/85 rikkumiste arvul ja raskusastmel.

2. Kõrge riskiastmega ettevõtjaid kontrollitakse rangemini ja sagedamini. Sellise süsteemi kriteeriume ja üksikasjalikke rakenduseeskirju arutatakse artiklis 12 osutatud komitees eesmärgiga luua teabevahetuse süsteem heade tavade kohta.

Artikkel 10

Aruandlus

....(*) esitab komisjon Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande, milles analüüsitakse tõsiste rikkumiste eest liikmesriikide õigusaktides kehtestatud karistusi.

Artikkel 11

Head tavad

1. Kooskõlas artikli 12 lõikes 2 osutatud menetlusega kehtestab komisjon suunised heade kontrolli teostamise tavade kohta.

Neid suuniseid tuleb arvestada määruse (EMÜ) 3820/85 artikli 16 lõikes 2 osutatud iga kahe aasta tagant esitatava aruande koostamisel.

2. Liikmesriigid korraldavad vähemalt korra aastas ühiseid koolitusprogramme heade tavade kohta ja aitavad kaasa oma vastava ühendusesiseste kontaktide eest vastutava ametiasutuse vähemalt ühe korra aastas toimuvale personalivahetusele teiste liikmesriikide asjaomaste asutustega.

3. Komisjon koostab vastavalt artikli 12 lõikes 2 osutatud menetlusele elektroonilise ja väljatrükitava vormi, mida kasutatakse juhul, kui sõidukijuht on viibinud määruse (EMÜ) nr 3821/85 artikli 15 lõike 7 esimese lõigu esimeses taandes nimetatud haigus- või põhipuhkusel või kui sõidukijuht on selle ajavahemiku piires juhtinud sõidukit, mis ei kuulu määruse (EMÜ) nr 3820/85 kohaldamisalasse.

(*) Käesoleva direktiivi jõustumise kuupäevast.

4. Liikmesriigid tagavad, et kontrolliametnikud saavad oma ülesannete täitmiseks nõuetekohase koolituse.

Artikkel 12

Komiteemenetlus

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

2. Sellele lõikele viitamisel kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artikleid 5 ja 7, võttes arvesse nimetatud otsuse artiklit 8.

Otsuse 1999/468/EÜ artikli 5 lõike 6 alusel sätestatud ajavahe-
mikuks määratakse kolm kuud.

3. Komitee kehtestab oma töökorra.

Artikkel 13

Rakendusmeetmed

Ühe liikmesriigi taotlusel või omal algatusel võtab komisjon vastavalt artikli 12 lõikes 2 osutatud menetlusele vastu rakendusmeetmed, millega järgitakse ühte järgmistest eesmärkidest:

- a) edendada ühist lähenemist selle direktiivi rakendamiseks;
- b) edendada kontrolliasutuste vahelist ühtset lähenemisviisi ja määruse (EMÜ) nr 3820/85 ühtlustatud tõlgendamist erinevate kontrolliasutuste poolt;
- c) lihtsustada dialoogi transpordisektori ja kontrolliasutuste vahel.

Artikkel 14

Läbirääkimised kolmandate riikidega

Pärast käesoleva direktiivi jõustumist alustab ühendus käesoleva direktiiviga samaväärsete eeskirjade kohaldamiseks läbirääkimisi asjaomaste kolmandate riikidega.

Artikkel 15

Lisade ajakohastamine

Muudatused, mis on vajalikud lisa esitatud nõuete kohandamiseks heade tavade arenguga, võetakse vastu vastavalt artikli 12 lõikes 2 osutatud menetlusele.

Artikkel 16

Ülevõtmine

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid hiljemalt 1. jaanuaril 2006. Nad teatavad komisjonile viivitamata nimetatud sätete teksti ning nende sätete ja käesoleva direktiivi sätete vahelise vastavustabeli.

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

2. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga hõlmatud valdkonnas vastuvõetud põhiliste siseriiklike õigusaktide teksti.

Artikkel 17

Kehtetuks tunnistamine

1. Direktiiv 88/599/EMÜ tunnistatakse kehtetuks alates ... (*).

2. Kehtetuks tunnistatud direktiivile tehtud viiteid kohandatakse ümber viideteks käesolevale direktiivile.

Artikkel 18

Jõustumine

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

Artikkel 19

Adressaadid

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel,

Euroopa Parlamendi nimel
president

Nõukogu nimel
eesistuja

(*) Käesoleva direktiivi jõustumise kuupäevast.

I LISA

A OSA

Kontrollid teedel

Teedel korraldatavate kontrollide puhul kontrollitakse üldiselt järgmisi asjaolusid:

- 1) igapäevast sõiduaega, vaheaegu ning igapäevast ja iganädalast puhkeaega; lisaks sellele eelnevate päevade salvestuslehti, mis peavad sõidukis olema kooskõlas määruse (EMÜ) nr 3821/85 artikli 15 lõikega 7, ja/või samal ajavahemikul juhikaardile ja/või sõidumeeriku mällu vastavalt käesoleva direktiivi II lisale salvestatud andmeid ja/või väljatrükke;
- 2) määruse (EMÜ) nr 3821/85 artikli 15 lõikes 7 osutatud ajavahemiku jooksul igat sõiduki lubatud maksimaalkiiruse ületamist, s.t iga perioodi, mis ületab ühte minutit, mille jooksul sõiduk on ületanud kiirust 90 km/h (N3 kategooria sõidukite puhul) või 105 km/h (M3 kategooria sõidukite puhul), kusjuures N3 ja M3 kategooriad on määratletud nõukogu 6. veebruari 1970. aasta direktiivi 70/156/EMÜ (liikmesriikide mootorsõidukite ja nende haagiste tüübikinnitusega seotud õigusaktide ühtlustamise kohta) ⁽¹⁾ I lisas;
- 3) vajadusel sõidumeeriku salvestuste alusel sõiduki poolt maksimaalselt viimase 24 tunni jooksul, mil sõidukit kasutati, saavutatud kiirust;
- 4) sõidumeeriku nõuetekohast töötamist (sõidumeeriku ja/või juhikaardi ja/või salvestuslehtede võimaliku väärkasutuse kindlakstegemine) või vajadusel määruse (EMÜ) nr 3820/85 artikli 14 lõikes 5 nimetatud dokumentide olemasolu sõidukis.

B OSA

Kontrollid ettevõtjate valdustes

Ettevõtjate valdustes korraldatavate kontrollide puhul kontrollitakse lisaks teel kontrollitud asjaoludele:

- 1) iganädalasi puhkeaegu ja nende puhkeaegade vahelisi sõiduaegu;
- 2) kahenädalase sõiduaja piirangu jälgimist;
- 3) salvestuslehti, salvestusseadet, juhikaardi andmeid ja väljatrükke.

Rikkumise tuvastamisel võivad liikmesriigid vajadusel kontrollida transpordiahela teiste kihutajate ja kaasaaitajatega, nt saatjate, ekspedeerijate või alltöövõtjate võimalikku kaasvastutust; seejuures tuleb ka kontrollida, kas veoteenuste osutamiseks sõlmitud lepingud võimaldavad täita määruste (EMÜ) nr 3820/85 ja (EMÜ) nr 3821/85 sätteid.

(¹) EÜT L 42, 23.2.1970, lk 1. Direktiivi on viimati muudetud komisjoni direktiiviga 2004/78/EÜ (ELT L 153, 30.4.2004, lk 103).

*II LISA***KONTROLLE TEOSTAVATE ÜKSUSTE STANDARDVARUSTUS**

Liikmesriigid tagavad, et I lisas nimetatud ülesandeid täitvatel kontrolle teostavatel üksustel oleks järgmine standardvarustus:

- 1) varustus, mis võimaldab andmeid salvestusseadmelt ja digitaalse sõidumeerikute juhikaardilt alla laadida, lugeda ja analüüsida ja/või analüüsiks keskandmepanka üle kanda;
 - 2) varustus sõidumeeriku lehtede kontrollimiseks.
-

NÕUKOGU PÕHJENDUS

I SISSEJUHATUS

- Võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingu artiklit 71, võttis nõukogu 9. detsembril 2004 Euroopa Ühenduse asutamislepingu artikli 251 kohase kaasotsustamismenetluse raames vastu ühise seisukoha Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi eelnõu kohta, mis käsitleb autovedudega seotud sotsiaalõigusnorme käsitleva nõukogu direktiivi 2002/15/EÜ ning käsitlevate nõukogu määruste (EMÜ) nr 3820/85 ja (EMÜ) nr 3821/85 rakendamise miinimumtingimusi.
- Oma seisukoha vastuvõtmisel võttis nõukogu arvesse Euroopa Parlamendi arvamust esimesel lugemisel 20. aprillil 2004 ⁽¹⁾ ja majandus- ja sotsiaalkomitee arvamust 2. juunil 2004. ⁽²⁾

Direktiivi peaeesmärgid

Direktiivi eelnõu eesmärk on:

- sätestada autovedudega seotud sotsiaalõigusnorme käsitlevate nõukogu määruste (EMÜ) nr 3820/85 ja (EMÜ) nr 3821/85 rakendamise miinimumtingimused (elukutseliste autojuhtide sõidu- ja puhkeaeg); seega näha ette kõigis liikmesriikides täitevasutuste poolt läbiviidavate asjakohaste kontrollide miinimumarv,
- kehtestada kontrollide laadi ühetaoline tõlgendamine, tagades ühenduse maanteevedude õigusnormide ühtlustatud rakendamise.

Kehtivate õigusaktidega nähakse ette, et kontrollida tuleb vähemalt 1 % töötatud päevadest ⁽³⁾; komisjon teeb nüüd ettepaneku tõsta kõnealust standardit nii, et see esitaks uusi väljakutseid, oleks saavutatav ja parandaks oluliselt liiklusohutust.

Digitaalse sõidumeeriku kasutuselevõtmine muudab andmed kergemini kättesaadavaks ja täpsemaks; see võimaldab liikmesriikidel suurendada kõikide transpordiliikide kontrollide arvu ja tõhusust nii teedel kui ettevõtjate valdustes. Direktiivi eelnõuga kohustatakse liikmesriike koguma asjaomaste kontrollide kohta statistilisi andmeid ja esitama need igal aastal komisjonile.

Direktiivi eelnõu muud uued sätted hõlmavad:

- teedel ja ettevõtjate valdustes tehtud kontrollitavate elementide üksikasjalikku loetelu,
- liikmesriikidevaheliste kooskõlastatud kontrollide arvu suurendamist,
- ühendusesiseste kontaktasutuste määramist, mille ülesannete hulka kuulub muu hulgas ka kooskõlastatud kontrollide koordineerimine,
- sagedasemat teabevahetust kontrollimiste tulemuste kohta, ja üleskutset liikmesriikidele elektroonilise teabevahetuse süsteemi sisseseadmise kohta,
- ettevõtjate jaoks riskiastme hindamise süsteemi loomist, koos kohustusega kontrollida rangemini ja sagedamini kõrge riskiastmega ettevõtjaid.

Direktiivi eelnõuga sätestatakse samuti heade tavade suuniste kehtestamine, ühiste koolitusprogrammide korraldamine ning kogemuste ja teabe vahetamine.

⁽¹⁾ Dok 8510/04 CODEC 567 TRANS 160 SOC 184.

⁽²⁾ ELT C 241, 28.9.2004, lk 65.

⁽³⁾ Vrd nõukogu 23. novembri 1988. aasta direktiivi 88/599/EMÜ (milles käsitletakse standardseid kontrolliprotseduure teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist käsitleva määruse (EMÜ) nr 3820/85 ja autovedudel kasutatavaid sõidumeerikuid käsitleva määruse (EMÜ) nr 3821/85 rakendamiseks) artikkel 2 lõige 2 (EÜT L 325, 29.11.1988, lk 55).

II ÜHISE SEISUKOHA ANALÜÜS

1. Üldsätted

Nõukogu on seisukohal, et ühine seisukoht annab kehtivatele õigusaktidele märkimisväärset lisaväärtust.

Võttes arvesse transpordiettevõtjate autopargi järkjärgulist uuenemist – ja seega digitaalse sõidumeerikuga varustatud sõidukite arvu järkjärgulist suurenemist – kehtestavad liikmesriigid kontrollisüsteemi, millega tagatakse, et 2011. aastaks kontrollitakse vähemalt 3 % käesoleva direktiivi eelnõu reguleerimisalasse kuuluvate sõidukijuhtide töötatud päevadest. Komisjon nägi ette kontrollitavate töötatud päevade arvu osakaalu kohese tõstmise 3 %ni alates kõnealuse uue direktiivi jõustumisest, kuid nõukogu otsustas selle eesmärgi saavutada järk-järgult, tõstes kontrollide arvu osakaalu 1 %-lt 2 %ni 1. jaanuariks 2009. Lisaks sellele kehtestati säte, mille kohaselt lubatakse juhul, kui statistiliste andmete alusel on 90 % kontrollitavatest sõidukitest varustatud digitaalse sõidumeerikuga, kõnealust miinimumosakaalu suurendada 4 %ni 1. jaanuariks 2013.

Teedel ja ettevõtjate valdustes läbiviidavate kontrollide vahel tasakaalu kindlustamiseks sisaldab ühine seisukoht sätet, millega kehtestatakse 1. jaanuariks 2008 teedel kontrollitavate tööpäevade koguarvu osakaaluks 30 % (minimaalselt) ja ettevõtjate valdustes läbiviidud kontrollide koguarvu osakaaluks 50 % (minimaalselt).

Nõukogu lükkas tagasi ettepaneku lisada direktiiv 2002/15/EÜ ("tööajadirektiiv") käesoleva direktiivi eelnõu reguleerimisalasse, kuna soovis keskenduda tegeliku sõidu- ja puhkeaja kehtestamisele. Lisaks sellele ei saa *tööaega* digitaalset sõidumeerikut kasutades piisava kindlusega kontrollida ning seetõttu muudaks see kontrollimise teel üsna raskeks.

2. Parlamendi tehtud muudatused

— Parlamendi muudatuste osas võttis nõukogu vastu muudatuse 27.

— Muudatused 3 (*vrđ* põhjendus 4), 12, 21–22 (vaid osa, mis käsitleb sõidumeeriku tüüpi) ja 23 kiideti osaliselt heaks.

Muudatuse 19 osas kiitis nõukogu heaks parlamendi taotluse alandada teedel kontrollitavate tööpäevade miinimumarvu osakaalu 15 %ni. Sellega seoses võib märkida, et nõukogu kehtestas ettevõtjate valdustes kontrollitavate tööpäevade arvu osakaaluks 25 % ning ülemineku perioodi (kuni 1. jaanuarini 2008) vastavate näitajate suurendamiseks 30 %ni (teel) ja 50 %ni (ettevõtjate valdustes).

Nõukogu on samuti arvamusel, et muudatuse 24 sisu peab olema hõlmatud artikli 4 lõike 2 punktiga a. Muudatuse 28 osas on nõukogu arvamusel, et selle põhieesmärk sisaldub juba artikli 4 lõikes 6 ja artikli 6 lõikes 4. Muudatuse 29 aluseks olev põhimõte sisaldub juba ühise seisukoha artiklis 9 (riskiastme hindamise süsteem).

Muudatuse 42 osas otsustas nõukogu lisada mõiste *iganädalane puhkeaeg* lisa I A osa loetellu.

— Nõukogu lükkas tagasi muudatused 7, 63, 18, 20, 25, 31, 39, 40, 41 ja 66 ning samuti allpool esitatud muudatused koos lisatud märkustega:

— muudatused 1, 12, 15, 29, 34 ja 36, kuna nende eesmärk oli kõnealuse direktiivi eelnõu reguleerimisala laiendamine.

- Nõukogu lükkas tagasi ettepaneku lisada mõiste *sõiduki juht* määratlus (muudatused 13–14) ja kolmandate riikide sõidukeid käsitlev säte (muudatus 16), kuna on arvamisel, et kõnealust valdkonda käsitleb määruse eelnõu sõidu- ja puhkeaja kohta (sotsiaalõigusnormide ühtlustamist käsitlev määrus) ⁽¹⁾; vastavad säted, millele viidati muudatustes 32, 33, 35, 36, 37 ja 38, viidi üle määruse eelnõusse sõidu- ja puhkeaja kohta (määrus sotsiaalõigusnormide ühtlustamise kohta), ning seetõttu ei sätestata neid enam käesolevas eelnõus.
- Muudatuse 5, kuna nõukogu on arvamisel, et artiklis 11 on asjaomane küsimus piisavalt hõlmatud.
- Muudatuse 6, kuna nõukogu arvates kuulub see säte kavandatava määruse eelnõusse sõidu- ja puhkeaja kohta.
- Muudatuse 11, kuna nõukogu on arvamisel, et kõnealune taotlus sisaldub kaudselt juba määruses (EMÜ) 3820/85.
- Muudatuse 26, kuna nõukogu otsustas jätta kõnealuse küsimuse täitevametnike otsustada.
- Muudatuse 30, kuigi see rõhutab, et vähemulatuslik säte sisaldub artikli 13 punktis b.

III JÄRELDUS

Nõukogu on arvamisel, et direktiivi eelnõu kõige tähtsamate põhisätete osas – läbiviidavate kontrollide arvu protsendimäära suurendamine 1 %-lt kuni 3 %ni järgmise 6 aasta jooksul ning teel ja ettevõtjate valdustes kontrollitavate tööpäevade arvu miinimumprotsendi kehtestamine – ei ole Euroopa Parlamendi ja nõukogu arvamustes suuri erimeelsusi. Enamus muudatustest, mille nõukogu tagasi lükkas, on juba hõlmatud sotsiaalõigusnormide ühtlustamist käsitlevas määruses või millega oleks kaasnenud direktiivi eelnõu reguleerimisala oluline laiendamine. Eeltoodut arvestades loodab nõukogu jõuda parlamendiga kõnealuse direktiivi eelnõu osas kokkuleppele lähitulevikus.

⁽¹⁾ Vrd Nõukogu ühine seisukoht eesmärgiga võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus autovedudega seotud sotsiaalõigusnormide ühtlustamise ja nõukogu määruste (EMÜ) nr 3821/85 ja (EMÜ) nr 2135/98 muutmise kohta.

NÕUKOGU ÜHINE SEISUKOHT (EÜ) nr 12/2005,

9. detsember 2004,

eesmärgiga võtta vastu ... Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv (EÜ) nr .../2005 teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamise kohta, ning millega muudetakse nõukogu määruseid (EMÜ) nr 3821/85 ja (EÜ) nr 2135/98

(2005/C 63 E/02)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut, eriti selle artiklit 71,

võttes arvesse komisjoni ettepanekut,

võttes arvesse majandus- ja sotsiaalkomitee arvamust, ⁽¹⁾

pärast konsulteerimist regioonide komiteega,

toimides asutamislepingu artiklis 251 sätestatud korras ⁽²⁾

ning arvestades järgmist:

(1) Autovedude valdkonnas tuleb nõukogu 20. detsembri 1985. aasta määruse (EMÜ) nr 3820/85 (teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamise kohta) ⁽³⁾ kohaselt ühtlustada konkurentsitingimusi sisetranspordi, eriti autoveo osas ning parandada töötingimusi ja liiklusohutust. Nendes valdkondades saavutatud edusamme tuleks säilitada ja edasi arendada.

(2) Vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. märtsi 2002. aasta direktiivile 2002/15/EÜ autovedude alase liikuva tegevusega hõivatud isikute tööaja korralduse kohta ⁽⁴⁾ on liikmesriigid kohustatud võtma meetmeid, mis piiravad autojuhtide maksimaalset nädalast tööaega.

(3) Määruse (EMÜ) nr 3820/85 sõidukijuhtide sõiduaegu, vaheaegu ja puhkeaegu riigisisel ja rahvusvahelisel autoveol ühenduse piires käsitlevate teatud sätete ühetaoline tõlgendamine, kohaldamine, jõustamine ja täitmise jälgimine kõikides liikmesriikides on osutunud raskeks, kuna sätted on liiga üldised.

⁽¹⁾ EÜT C 221, 17.9.2002, lk 19.

⁽²⁾ Euroopa Parlamendi 14. jaanuari 2003. aasta arvamus (ELT C 38 E, 12.2.2004, lk 152), nõukogu 9. detsembri 2004. aasta ühine seisukoht ja Euroopa Parlamendi seisukoht (Euroopa Liidu Teatajas seni avaldamata).

⁽³⁾ EÜT L 370, 31.12.1985, lk 1. Määrust on muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2003/59/EÜ (ELT L 226, 10.9.2003, lk 4).

⁽⁴⁾ EÜT L 80, 23.3.2002, lk 35.

(4) Et saavutada sätete eesmärgid ja vältida negatiivset suhtumist eeskirjade kohaldamisse, on soovitatav nimetatud sätete tõhus ja ühetaoline kohaldamine. Seetõttu on vajalikud selgemad ja lihtsamad eeskirjad, mis on nii veotevõtjatele kui ka rakendusametitele kergemini mõistetavad, tõlgendatavad ja kohaldatavad.

(5) Käesolevas määruses ettenähtud meetmed töötingimuste osas ei tohiks kahjustada tööturu osapoolte õigust leppida kokku töötajate jaoks soodsamates tingimustes kollektiivlääbirääkimiste käigus või muul viisil.

(6) On soovitatav selgelt määratleda käesoleva määruse kohaldamisala, määrates kindlaks hõlmatud sõidukite põhikategooriad.

(7) Käesolevat määrust tuleks kohaldada autoveol, mida teostatakse kas eranditult ühenduse piires või ühenduse, Šveitsi ja Euroopa Majanduspiirkonna lepinguga ühinenud riikide vahel.

(8) 1. juuli 1970. aasta rahvusvahelisel autoveol töötava sõiduki meeskonna tööalase Euroopa kokkuleppe (AETR) kehtiva redaktsiooni sätteid tuleb ka edaspidi kohaldada veose ja sõitjate kohaletoimetamisel sõidukitega, mis on registreeritud ühes liikmesriigis või AETRiga ühinenud riigis, kogu teekonna kestel ühenduse ja kolmanda riigi, välja arvatud Šveitsi ja Euroopa Majanduspiirkonna lepinguga ühinenud riikide vahel või läbi taolise riigi territooriumi.

(9) Sõitjate või veose kohaletoimetamisel sõidukitega, mis on registreeritud kolmandas riigis, mis ei ole AETRi kokkuleppeosaline, tuleb AETRi sätteid kohaldada teekonna selles osas, mis jääb ühenduse või AETRi kokkuleppeosaliste riikide piiridesse.

(10) Kuna AETRi kokkuleppe objekt jääb käesoleva määruse kohaldamisalasse, on läbirääkimiste pidamise ja lepingu sõlmimise õigus ühendusel.

- (11) Kui ühenduse eeskirjade muutmine asjaomasel valdkonnas nõuab vastavaid muudatusi AETRI kokkuleppes, tegutsevad liikmesriigid ühiselt, et taolised muudatused AETRI selles sätestatud menetluse kohaselt võimalikult kiiresti sisse viia.
- (12) Erandite loetelu tuleks ajakohastada, et arvestada autoveosektoris viimase üheksateistkümnepäevase aasta jooksul toimunud arengutendentse.
- (13) Tõlgendamise kergendamiseks ja käesoleva määruse ühetaolise kohaldamise tagamiseks tuleb kõik olulised mõisted täielikult määratleda. "Nädala" määratlus käesolevas määruses ei tohiks takistada sõidukijuhti alustamast oma tööd mis tahes nädalapäeval.
- (14) Tõhusa rakendamise tagamiseks on äärmiselt oluline, et teedel kontrolli teostavad asjakohased asutused oleksid pärast üleminekuaega võimelised tuvastama, et antud päeva ja sellele eelnenud 28 päeva sõidu- ja puhkeaegadest on nõuetekohaselt kinni peetud.
- (15) Põhieeskirjad sõiduaja osas tuleb sätestada lihtsamalt ja selgemalt, et võimaldada tõhusat ja ühetaolist rakendamist digitaalse sõidumeeriku abil kooskõlas nõukogu 20. detsembri 1985. aasta määrusega (EMÜ) nr 3821/85 autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta⁽¹⁾ ning käesoleva määrusega. Lisaks sellele peaksid liikmesriikide rakendusasutused püüdma saavutada alalises komitees üksmeelt käesoleva määruse rakendamise osas.
- (16) Määruse (EMÜ) nr 3820/85 sätteid lubasid valida ööpäevaseid sõidu- ja vaheaegu nii, et sõidukijuhid said ilma sõitu täielikult katkestamata sõita liiga kaua, tuues sellega kaasa liiklusohutuse olukorra ja juhtide töötingimuste halvenemise. Seetõttu tuleks tagada selline vaheaegade jaotus, mis ei võimaldaks kuritarvitusi.
- (17) Käesoleva määruse eesmärgiks on parandada määruse kohaldamisalasse kuuluvate töötajate sotsiaalseid tingimusi ning üldist liiklusohutust. Seda eesmärki teenivad esmajoones sätted maksimaalse ööpäevase, nädalase ja kahenädalase sõiduaja kehtestamise kohta, säte, mis kohustab sõidukijuhte kasutama regulaarset iganädalast puhkeaga vähemalt korra kahe järjestikuse nädala jooksul, ning sätted, mille kohaselt ööpäevane puhkeage
- ei tohi mingil juhul olla lühem üheksatunnisest katkemata puhkeajast. Kuna nimetatud sätetega on tagatud kohane puhkeage, ei ole vähendatud ööpäevaste puhkeageade hüvitussüsteem enam vajalik, arvestades sätete praktilise rakendamise seotud viimaste aastate kogemusi.
- (18) Paljud autoveod ühenduse piires sisaldavad teekonnaloike, mis tuleb läbida parvlaeva või rongiga. Taoliste vedude puhul tuleb seetõttu kehtestada selged ja asjakohased eeskirjad ööpäevaste puhkeageade ja vaheaegade osas.
- (19) Piiriülese kauba- või reisijateveo kasvu silmas pidades on liiklusohutuse ning teedel ja ettevõtjate valdustes korraldatavate kontrollide tõhusama rakendamise huvides, et kontrollitakse ka teistes liikmesriikides või kolmandates riikides teostatud vedude sõiduaegu, puhkeageid ja vaheaegu ning tuvastatakse, kas asjakohastest eeskirjadest peeti täies ulatuses ja nõuetekohaselt kinni.
- (20) Veoettevõtjate vastutust tuleb kohaldada vähemalt nende veoettevõtjate suhtes, kes on juriidilised või füüsilised isikud, välistamata siiski menetlusi füüsiliste isikute suhtes, kes on käesolevat määrust rikkuvate kuritegude puhul täideviijad, kihutajad või kaasaitajad.
- (21) Sõidukijuhid, kes töötavad mitme veoettevõtja juures, peaksid iga ettevõtjat asjakohaselt teavitama, et võimaldada neil täita käesolevast määrusest tulenevaid kohustusi.
- (22) Sotsiaalse progressi edendamiseks ja liiklusohutuse parandamiseks peab iga liikmesriik säilitama õiguse teatud otstarbekohaste meetmete võtmiseks.
- (23) Siseriiklikud erandid peavad peegeldama autoveosektoris toimuvaid muudatusi ja piirduma nende elementidega, mis ei jää hetkel konkurentsivõrre alla.
- (24) Liikmesriigid peaksid kehtestama eeskirjad sõidukite osas, mida kasutatakse regulaarseks reisijateveoks, kui läbitav teekond ei ole pikem kui 50 km. Need eeskirjad peaksid pakkuma piisavat kaitset lubatud sõiduaegade ning kohustuslike vaheaegade ja puhkeageade kujul.

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

(25) Määruse tõhusa rakendamise huvides on soovitatav, et kõiki riigisiseseid ja piiriüleseid reisijateveoteenuseid kontrollitakse standardse sõidumeerikuga.

(26) Liikmesriigid peavad kehtestama karistused, mida tuleb käesoleva määruse rikkumisel kohaldada, ja tagama nende jõustamise. Need karistused peavad olema tõhusad, proportsionaalsed, hoiatavad ja mittediskrimineerivad. Liikmesriikide käsutuses olevate võimalike meetmete paketti tuleks lisada võimalus raske rikkumise korral sõiduki kasutamist takistada. Käesolevas määruses sisalduvad sätted karistuste või menetluste kohta ei tohiks mõjutada tõendamiskohust käsitlevaid siseriiklikke eeskirju.

(27) Selge ja tõhusa rakendamise huvides on soovitatav tagada nende sätete ühetaolisus, mis käsitlevad veoettevõtjate ja sõidukijuhtide vastutust käesoleva määruse rikkumise eest. Selline vastutus võib vastavalt liikmesriigile kaasa tuua kriminaal- või halduskaristuse või tsiviilvastutuse.

(28) Kuna käesoleva määruse eesmärki, nimelt selgeid ühiste sõidu- ja puhkeaegu käsitlevate eeskirjade kehtestamist, ei ole võimalik liikmesriikide tasandil piisaval määral saavutada, mistõttu see on tulenevalt kooskõlastatud tegevuse vajadusest paremini saavutatav ühenduse tasandil, võib ühendus võtta meetmeid kooskõlas asutamislepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuspõhimõttega. Nimetatud artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev määrus kaugemale sellest, mis on vajalik nimetatud eesmärgi saavutamiseks.

(29) Käesoleva määruse rakendamiseks vajalikud meetmed tuleks vastu võtta vastavalt nõukogu 28. juuni 1999. aasta otsusele 1999/468/EÜ, millega kehtestatakse komisjoni rakendusvolituste kasutamise menetlused. ⁽¹⁾

(30) Määrust (EMÜ) nr 3821/85 tuleks muuta, et väljendada veoettevõtjate ja juhtide eriomaseid kohustusi selgemalt ning edendada õiguskindlust ja maksimaalsete sõidu- ja puhkeaegade piirmäärade jõustamist teedel korraldatavate kontrollide ajal.

(31) Ühtlasi tuleks muuta määrust (EMÜ) nr 3821/85, et tagada õiguskindlus digitaalsete sõidumeerikute kasutuselevõtu ja juhikaartide kättesaadavuse uute tähtpäevade osas.

(32) Selguse ja otstarbekohasuse huvides tuleks määrus (EMÜ) nr 3820/85 kehtetuks tunnistada ja asendada käesoleva määrusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

I PEATÜKK

Sissejuhatavad sätted

Artikkel 1

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

Artikkel 2

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

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

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

- üksnes ühenduse piires ja
- ühenduse, Šveitsi ning Euroopa Majanduspiirkonna lepinguga ühinenud riikide vahel.

3. Rahvusvahelisel autoveol töötava sõiduki meeskonna tööalase Euroopa kokkuleppe (AETR) sätteid kohaldatakse käesoleva määruse asemel piiriüleste autovedude suhtes, mida teostatakse osaliselt väljaspool lõikes 2 nimetatud piirkondi:

- sõidukite suhtes, mis on registreeritud ühenduses või AETRI kokkuleppega ühinenud riikides kogu teekonna osas;

⁽¹⁾ EÜT L 184, 17.7.1999, lk 23.

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

Artikkel 3

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

- a) sõidukitega, mida kasutatakse regulaarseks reisijateveoks, kui liini pikkus ei ületa 50 km;
- b) sõidukitega, mille suurim lubatud kiirus ei ületa 30 km/h;
- c) sõidukitega, mis kuuluvad relvajõududele, pääste- ja tuletõrjeteenistustele ning korrakaitseorganitele või on nende käsutuses ilma juhita, kui vedu leiab aset nimetatud teenistuste ametiülesannete täitmiseks ja sõidukite kasutus on nende kontrolli all;
- d) sõidukitega, mida kasutatakse eriolukordade või päästeoperatsioonide korral;
- e) meditsiinilistel eesmärkidel kasutatavate erisõidukitega;
- f) avariiliste sõidukite veoks kasutatavate eriotstarbeliste sõidukitega, mida kasutatakse 100 km raadiuses nende asukohtast;
- g) sõidukitega, mis läbivad tehnilise arendamise, remondi või hoolduse eesmärgil teekatsetusi, ning uute ja ümberehitatud sõidukitega, mis pole veel kasutusse võetud;
- h) kaupade mitteäriksveoks kasutatavate sõidukite või sõidukite kombinatsioonidega, mille lubatud täismass ei ületa 7,5 tonni;
- i) kaubanduslike sõidukitega, mis on selle liikmesriigi, kus neid kasutatakse, õigusaktide kohaselt ajaloolised, ning mida ei kasutata reisijate- või kaubaveoks.

Artikkel 4

Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

- a) *autovedu* – reisijate- või kaubaveoks kasutatava mis tahes koormaga või koormata sõiduki teekond täielikult või osaliselt üldkasutataval maanteel;
- b) *sõidukid* – mootorsõidukid, traktorid, täishaagised või poolhaagised või nende mootorsõidukite kombinatsioonid, mis on määratletud järgmiselt:

— *mootorsõiduk*: teel mehaaniliselt iseliikuv sõiduk, mis ei ole alaliselt rööbastel liikuv sõiduk ja mida tavaliselt kasutatakse reisijate- või kaubaveoks,

— *traktor*: teel mehaaniliselt iseliikuv sõiduk, mis ei ole alaliselt rööbastel liikuv sõiduk ja mis on spetsiaalselt kavandatud vedama, lükkama või liigutama täishaagiseid, poolhaagiseid, riistu või masinaid,

— *täishaagis*: sõiduk, mis on kavandatud mootorsõiduki või traktori külge haakimiseks,

— *poolhaagis*: ilma esiteljeta järeleveok, mis on haagitud selliselt, et oluline osa selle massist ja koorma massist toetuks traktorile või mootorsõidukile,

c) *juht* – isik, kes juhib sõidukit kas lühiajaliselt või kes sõidab kaasa selleks, et olla vajaduse korral kättesaadav sõiduki juhtimiseks;

d) *vaheaeg* – mis tahes ajavahemik, mil juht ei juhi sõidukit ega tegele teiste töödega ning mida kasutatakse üksnes puhkuseks;

e) *teised tööd* – kõik direktiivi 2002/15/EÜ artikli 3 punktis a tööajana määratletud tegevused, välja arvatud sõiduki juhtimine, samuti mis tahes töö sama või mõne teise tööandja jaoks transpordisektoris või väljaspool seda;

f) *puhkus* – mis tahes katkestamatu ajavahemik, mida juht võib vabalt kasutada;

g) *ööpäevane puhkeaeg* – ööpäevane ajavahemik, mida juht võib vabalt kasutada ja mis hõlmab "regulaarset ööpäevast puhkeaga" või "lühendatud ööpäevast puhkeaga":

— *regulaarne ööpäevane puhkeaeg* – vähemalt 11tunnise kestusega katkematu puhkeaeg. Seda regulaarset ööpäevast puhkeaga võib aga jaotada ka kahte ossa, kusjuures esimene osa peab hõlmama vähemalt kolmetunnist katkematut ajavahemikku ja teine osa vähemalt üheksatunnist katkematut ajavahemikku,

— *lühendatud ööpäevane puhkeaeg* – vähemalt 9tunnine, kuid lühem kui 11tunnine katkematu puhkeaeg;

h) *iganädalane puhkeaeg* – katkematu puhkeaeg, mida juht võib vabalt kasutada ja mis hõlmab regulaarset iganädalast puhkeaga või lühendatud iganädalast puhkeaga:

— *regulaarne iganädalane puhkeaeg* – vähemalt 45tunnine katkematu puhkeaeg,

II PEATÜKK

— lühendatud iganädalane puhkeaeg – katkematu puhkeaeg, mis on lühem kui 45 tundi, mida saab vastavalt artikli 8 lõike 6 sätetele lühendada minimaalselt 24 järjestikuse tunnini;

Sõiduki meeskond, sõiduajad, vaheajad ja puhkeajad

i) *nädal* – ajavahemik alates 00.00 esmaspäeval ja lõpetades 24.00 pühapäeval;

Artikkel 5

j) *ööpäevane sõiduaeg* – ööpäevase puhkeaja lõpu ja sellele järgneva ööpäevase puhkeaja alguse või ööpäevase ja iganädalase puhkeaja vahele jääv summeeritud sõiduaeg;

1. Konduktori vanuse alampiir on 18 aastat.

k) *iganädalane sõiduaeg* – ühe nädala piiresse jääv summeeritud sõiduaeg;

2. Kaasjuhi vanuse alampiir on 18 aastat. Liikmesriigid võivad siiski vähendada kaasjuhtide vanuse alampiiri 16 aastale järgmistel tingimustel:

l) *lubatud täismass* – täiskooriaga sõiduki maksimaalne eksploatatsiooniks lubatud mass;

a) autovedu teostatakse ühes liikmesriigis 50 km raadiuses sõiduki paiknemiskohast, kaasa arvatud kohalikud omavalitsused, mille keskused jäävad nimetatud raadiusse;

m) *regulaarne reisijatevedu* – siseriiklik ja rahvusvaheline vedu vastavalt nõukogu 16. märtsi 1992. aasta määruse (EMÜ) nr 684/92 bussidega toimuva rahvusvahelise reisijateveo ühiseeskirjade kohta ⁽¹⁾ artiklis 2 sätestatud mõistele;

b) vähendamine toimub kutseõppe huvides ja

c) ei minda vastuollu asjaomase liikmesriigi tööseadusandlusega.

Artikkel 6

n) *mitme juhiga vedu* – vedu, kus kahe järjestikuse ööpäevase puhkeaja vahele või ööpäevase ja iganädalase puhkeaja vahele jääva sõiduaja kestel juhib sõidukit sõidukijuhhi kõrval veel vähemalt üks juht. Mitme juhiga veo korral on esimese tunni jooksul teise juhi või teiste juhtide kohalolek vabatahtlik, ülejäänud ajal aga kohustuslik;

1. Ööpäevane sõiduaeg ei tohi ületada üheksat tundi.

Mitte rohkem kui kaks korda ühe nädala jooksul võib seda aega pikendada 10 tunnini.

o) *veoettevõtja* – iga füüsiline isik, iga juriidiline isik, iga tulunduslik või mittetulunduslik ühendus või isikute rühm, mis ei ole juriidiline isik, samuti iga iseseisva õigusvõimega ametiasutus või iseseisva õigusvõimega asutuse alluvuses olev ametiasutus, mis tegeleb autovedudega kas rendi või tasu eest või omal kulul;

2. Iganädalane sõiduaeg ei tohi ületada 56 tundi ja viia direktiivis 2002/15/EÜ sätestatud iganädalase tööaja ülemmäära ületamiseni.

p) *sõiduaeg* - summeeritud sõiduaeg alates ajahetkest, mil juht pärast puhkeaga või regulaarset vaheaega alustab sõiduki juhtimist, kuni ajahetkeni, mil juht alustab puhkeaga või regulaarset vaheaega. Sõiduaeg võib olla katkematu või katkestatud;

3. Sõiduaeg summeeritult iga kahe nädala kohta ei tohi ületada 90 tundi.

4. Ööpäevane ja iganädalane sõiduaeg hõlmavad kõiki sõiduaegu ühenduse või kolmanda riigi territooriumil.

q) *regulaarne vaheaeg* - vähemalt 15minutiline katkematu vaheaeg, mis moodustab vähemalt viis minutit regulaarse vaheaja alguse hetkeks kogunenud summeeritud sõiduaja iga poole tunni või alustatud poole tunni kohta.

5. Juht peab artikli 4 lõikes e nimetatud ajad, samuti kõik sõiduajad sõidukis, mida kasutatakse ärilistel eesmärkidel väljaspool käesoleva määruse reguleerimisala, registreerima "teiste töödena"; lisaks sellele peab ta nõukogu määruse (EÜ) nr 3821/85 artikli 15 lõike 3 punkti c kohaselt registreerima pärast oma viimast ööpäevast või iganädalast puhkeaga veedetud "valmi-solekuajad". Need ajad tuleb kanda käsitsi salvestuslehele või väljatrükile või sisestada manuaalselt sõidumeerikusse.

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

Artikkel 7

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

Igale võimalikule sõiduajale vastav regulaarne miinimumvaheaeg on toodud järgmises tabelis.

Sõiduaeg	Regulaarne miinimumvaheaeg
0–90 minutit	15 minutit
91–120 minutit	20 minutit
121–150 minutit	25 minutit
151–180 minutit	30 minutit
181–210 minutit	35 minutit
211–240 minutit	40 minutit
241–270 minutit (maksimum)	45 minutit

Artikkel 8

1. Juht peab kinni pidama ööpäevastest ja iganädalastest puhkeajadest.

2. 24 tunni jooksul pärast eelmist ööpäevast või iganädalast puhkeajaga peab juht alustama uut ööpäevast puhkeajaga.

Kui ööpäevase puhkeaja 24tunnisesse ajavahemikku jääv osa moodustab vähemalt 9 tundi, kuid vähem kui 11 tundi, loetakse kõnealune ööpäevane puhkeajag vähendatud ööpäevaseks puhkeajaks.

3. Ööpäevast puhkeajaga võib pikendada nii, et tekib regulaarne iganädalane puhkeajag või vähendatud iganädalane puhkeajag.

4. Juht tohib kahe iganädalase puhkeaja vahel võtta maksimaalselt kolm vähendatud ööpäevast puhkeajaga.

5. Erandina lõikest 2 peab juht mitme juhiga sõiduki puhul 30 tunni jooksul pärast ööpäevast või iganädalast puhkeajaga võtma uue ööpäevase puhkeaja, mis peab olema vähemalt 9 tunni pikkune.

6. Kahe mis tahes üksteisele järgneva nädala jooksul peab juht võtma vähemalt järgmised puhkeajad:

- kaks regulaarset iganädalast puhkeajaga või
- üks regulaarne iganädalane puhkeajag ja üks vähendatud iganädalane vähemalt 24tunnine puhkeajag. Seejuures

kompenseeritakse vähendatud puhkeajag samaväärse puhkeajaga, mis tuleb võtta tervikuna enne kõnealusele nädalale järgneva kolmanda nädala lõppu.

Iganädalane puhkeajag peab algama hiljemalt eelmise iganädalase puhkeaja lõpule järgnenud kuue 24tunnise ajavahemiku lõppu.

7. Iganädalaste puhkeajagade vähendamise eest saadud kompensatoorne puhkus tuleb liita teise vähemalt üheksa tunni pikkuse puhkeajaga.

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

9. Iganädalase puhkeaja, mis algab ühel ja lõpeb teisel nädalal, võib lisada ükskõik kummale neist nädalatest, kuid mitte mõlemale nädalale.

Artikkel 9

1. Erandina artiklist 8 tohib juht, kes saadab oma parvlaeva või rongiga veetavat sõidukit, regulaarset ööpäevast puhkeajaga katkestada mitte rohkem kui kahel korral teiste töödega, mille kogukestus ei tohi ületada ühte tundi.

2. Lõikes 1 nimetatud regulaarse ööpäevase puhkeaja jooksul peab juhil olema juurdepääs magamis- või lamamisasemele.

III PEATÜKK

Veottevõtja vastutus

Artikkel 10

1. Veottevõtjatel on keelatud töölepingu alusel töötavatele või veottevõtja käsutusse antud juhtidele makstava tasu, ka lisatasu ja preemiate kujul makstavate summade sidumine läbisõidetud vahemaa pikkusega ja/või edasitoimetatud kauba kogusega, kui makstavad summad võivad oma laadi poolest ohustada liiklusohutust.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

IV PEATÜKK

Erandid

Artikkel 11

Iga liikmesriik võib kohaldada täielikult tema territooriumil teostatavate autovedude suhtes kõrgemat vaheaegade ja

puhkeaegade alammäära või madalamat sõiduaegade ülemmäära kui on sätestatud artiklites 6–9. Sellest olenemata kohaldatakse rahvusvahelisi vedusid teostavate juhtide suhtes käesoleva määruse sätteid.

Artikkel 12

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

Artikkel 13

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

a) eraõiguslike veoettevõtjatega mittekonkureerivate asutuste omanduses olevad või nende poolt ilma juhita rendile võetud kauba- või reisijateveoks kasutatavad sõidukid;

b) sõidukid, mida põllumajandus-, aiandus-, metsandus- või kalandusettevõtjad kasutavad või võtavad ilma juhita rendile kaubaveoks oma äritegevuse raames ettevõtte asukohast kuni 100 km raadiuses;

c) põllu- ja metsamajanduslikud traktorid, mida kasutatakse põllu- või metsamajanduslikel töödel sõidukit omava, rentiva või liisiva ettevõtte asukohast 100 km raadiuses;

d) sõidukid või sõidukite kombinatsioonid, mille lubatud täismass ei ületa 7,5 tonni ja mida universaalsete postiteenuste osutajad kasutavad Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. detsembri 1997. aasta, direktiivi 97/67/EÜ (ühenduse postiteenuste siseturu arengut ja teenuse kvaliteedi parandamist käsitlevate ühiseeskirjade kohta)⁽¹⁾ artikli 2 lõike 13 mõistes postisaadetiste kohaletoimetamiseks universaalse postiteenuse raames või selliste materjalide ja seadmete veoks, mida juht vajab seoses oma tööga. Neid sõidukeid tohib kasutada ettevõtte asukohast 50 km raadiuses, tingimusel et sõiduki juhtimine ei ole juhi põhitegevus;

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

- e) sõidukid, mis on käigus ainult saartel, mille pindala ei ületa 2 300 km² ja mis ei ole riigi ülejäänud territooriumiga ühendatud mootorsõidukitele kasutamiseks avatud silla, koolme ega tunneli kaudu;
- f) ettevõtte asukohast 50 km raadiuses kaubaveoks kasutatavad ning survegaasi, vedelgaasi või elektri jõul liikuvad sõidukid, mille lubatud täismass koos haagise või poolhaagisega ei ületa 7,5 tonni;
- g) sõidukid, mida kasutatakse sõidukoolitusel ja juhiloa või kutsetunnistuse saamiseks vajaliku sõidueksamini sooritamiseks, tingimusel et selliseid sõidukeid ei kasutata kauba- või reisijateveoks ärieesmärkidel;
- h) sõidukid, mida asjaomased ametid kasutavad seoses kanalisatsiooni, ülejutusvastase kaitse või veevarustuse, tänavate hoolduse ja kontrolliga ning olmejäätmete veoga;
- i) 10–17kohalised sõidukid, mida kasutatakse ainult mitteäriks reisijateveoks;
- j) erisõidukid, mis veavad tsirkuste ja lõbustusparkide varustust;
- k) erivarustusega projektsõidukid mobiilsete projektide jaoks, mida kasutatakse statsionaarselt põhiliselt koolituseesmärkidel;
- l) sõidukid, mida kasutatakse taludest piima kogumiseks ning taludesse piimamahutite tagastamiseks või loomasöödaks mõeldud piimatoodete kohaletoimetamiseks;
- m) sõidukid, mis on spetsiaalselt kohandatud raha ja/väärtasjade vedamiseks;
- n) inimtoiduks mittemõeldud loomsete jäätmete või korjuste vedamiseks kasutatavad sõidukid;
- o) sõidukid, mida kasutatakse üksnes kaupade jaotuskeskustes, näiteks sadamates, ümberlaadimisrajatistes ja raudteetermiinallides asuvatel teedel.

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

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

- riigisisene regulaarne reisijatevedu, mille sõiduplaan on ametiasutuste poolt kinnitatud (sellisel juhul on lubatud üksnes vaheaegadega seotud erandid) ja
- sellised riigisisened autoveod, mille puhul veetakse kaupu enda arvel või rendi või tasu eest ja mis ei avalda mõju ühtsele turule ja on vajalikud teatud majandusharude säilitamiseks riigi territooriumil ja mille puhul käesolevas määruses sätestatud erandid näevad maksimaalse raadiusena ette 100 km.

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

Artikkel 14

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

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

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

Artikkel 15

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

V PEATÜKK

Järelevamenetlus ja karistused

Artikkel 16

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

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

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

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

3. Töögraafik

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

Artikkel 17

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

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

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

Artikkel 18

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

Artikkel 19

1. Liikmesriigid kehtestavad käesoleva määruse ja määruse (EMÜ) nr 3821/85 sätete rikkumiste eest karistused ja võtavad

⁽¹⁾ EÜT L 72, 25.3.1993, lk 33.

kõik vajalikud meetmed nende rakendamise tagamiseks. Nimetatud karistused peavad olema tõhusad, proportsionaalsed, hoiatavad ja mittediskrimineerivad. Käesoleva määruse ja määruse (EMÜ) nr 3821/85 rikkumine ei või kaasa tuua mitut karistust või menetlust. Liikmesriigid teavitavad komisjoni nimetatud meetmetest ja karistusi reguleerivatest sätetest artikli 29 teises lõigus nimetatud kuupäevaks. Komisjon omakorda edastab teabe liikmesriikidele.

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

Seejuures kehtivad järgmised erandid, kui tuvastatakse rikkumine

— mida ei pandud toime asjaomase liikmesriigi territooriumil ja

— mille pani toime veoettevõtja, kelle asukoht on mõnes teises liikmesriigis või kolmandas riigis, või juht, kelle töökoht on mõnes teises liikmesriigis või kolmandas riigis,

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

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

4. Liikmesriigid tagavad proportsionaalsete karistuste süsteemi, mis võib hõlmata ka rahalisi karistusi, olemasolu juhuks, kui vedaja või temaga seotud kaubasaatjad, ekspedeerijad, reisikorraldajad, peatöövõtjad, alltöövõtjad ja sõidukijuhide vahendamise agentuurid rikuvad käesolevat määrust või määrust (EMÜ) nr 3821/85.

Artikkel 20

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

2. Juht peab lõikes 1 viidatud tõendid nõudmisel esitama.

3. Juht, kes töötab mitme veoettevõtja juures või on mitme veoettevõtja käsutuses, edastab igale ettevõtjale II peatüki täitmiseks piisava teabe.

Artikkel 21

Kui liikmesriik on seisukohal, et tegemist on käesoleva määruse rikkumisega, mis võib selgelt ohustada liiklusohutust, on tal volitused jätta asjaomane sõiduk seisma kuni rikkumise põhjuse on kõrvaldamiseni. Liikmesriigid võivad kohustada juhti kinni pidama ööpäevasest puhkeajast. Lisaks sellele võivad liikmesriigid tühistada või peatada ettevõtja tegevusloa või selle kehtivust piirata, kui ettevõtja asukoht on selles liikmesriigis, või ära võtta sõidukijuhi juhiloa või selle kehtivust peatada või piirata. Artikli 24 lõike 2 alusel moodustatud komitee töötab välja suunised käesoleva artikli ühtlustatud kohaldamiseks.

Artikkel 22

1. Liikmesriigid abistavad üksteist käesoleva määruse kohaldamisel ja selle täitmise kontrollimisel.

2. Liikmesriikide pädevad asutused edastavad üksteisele regulaarselt kogu olemasoleva teabe:

- a) mitteresidentide poolt toime pandud II peatüki sätete rikkumiste ning nende eest kehtestatud karistuste kohta;
- b) liikmesriigi poolt oma residentide suhtes kehtestatud karistuste kohta rikkumiste eest, mis on toime pandud mõnes teises liikmesriigis.

3. Liikmesriigid edastavad komisjonile regulaarselt olulise teabe käesoleva määruse siseriikliku tõlgendamise ja kohaldamise kohta; komisjon teeb nimetatud teabe elektroonilisel kujul kättesaadavaks teistele liikmesriikidele.

Artikkel 23

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

Artikkel 24

1. Komisjoni abistab määruse (EMÜ) nr 3821/85 artikli 18 lõikes 1 nimetatud komitee.

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

3. Komitee võtab vastu oma töökorra.

Artikkel 25

1. Ühe liikmesriigi taotlusel või omal algatusel:

- a) kontrollib komisjon juhtumeid, mil käesoleva määruse sätteid, eriti sõiduaegade, vaheaegade ja puhkeajade osas, kohaldatakse ja jõustatakse erinevalt;
- b) selgitab komisjon ühise lähenemisviisi tagamiseks käesoleva määruse sätteid.

2. Lõikes 1 viidatud juhtudel võtab komisjon artikli 24 lõikes 2 nimetatud menetluse kohaselt vastu otsuse soovitatud lähenemisviisi kohta. Komisjon edastab oma otsuse Euroopa Parlamendile, nõukogule ja liikmesriikidele.

VI PEATÜKK

Lõppsätted

Artikkel 26

Määrust (EMÜ) nr 3821/85 muudetakse järgmiselt.

1. Artiklit 2 asendatakse järgmisega:

“Artikkel 2

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

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

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

2. Liikmesriigid võivad anda käesoleva määruse kohaldamisel erandi määruse (EMÜ) nr ...* artikli 13 lõigetes 1 ja 3 osutatud sõidukite suhtes.

(*) ELT L”;

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

3. Artikli 14 lõige 2 asendatakse järgmisega:

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

4. Artikli 15 muudetakse järgmiselt:

— Lõikele 1 lisatakse:

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

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

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

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

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

— Lõike 2 teine punkt asendatakse järgmisega:

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

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

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

Kui IB lisa kohaselt sõidumeerikuga varustatud sõidukis viibib mitu juhti, siis tagavad juhid, et nende juhikaardid asetatakse sõidumeeriku õigesse avasse.”;

— Lõike 3 punktid b ja c asendatakse järgmistega:

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

c) *valmisolekuaeg* – nõukogu direktiivi 2002/15/EÜ artikli 3 punkti b tähenduses tuleb registreerida märgi # all.

— Lõige 4 tunnistatakse kehtetuks;

— Lõige 7 asendatakse järgmisega:

“7. a) Kui juht juhib sõidukit, mis on varustatud sõidumeerikuga I lisa kohaselt, peab ta suutma kontrolliametnikule selle nõudmisel igal ajal esitada:

i) jooksva nädala salvestuslehed ja juhi poolt eelnenud 15 päeval kasutatud salvestuslehed;

ii) juhikaardi selle olemasolul ja

iii) kõik jooksva nädala ja eelnenud 15 päeva jooksul koostatud käsikirjalised kanded ja väljatrükiid, mis on ette nähtud käesoleva määruse ja määrusega (EMÜ) nr ...*.

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

- b) Kui juht juhhib sõidukit, mis on varustatud sõidumeerikuga IB lisa kohaselt, peab ta suutma kontrolliametnikule selle nõudmisel igal ajal esitada:
- i) juhikaardi selle olemasolul;
 - ii) kõik jooksva nädala ja eelnenud 15 päeva jooksul koostatud käsikirjalised kanded ja väljatrükkid, mis on ette nähtud käesoleva määruse ja määrusega (EMÜ) nr ...* ja
 - iii) salvestuslehed punktis 1 osutatud ajavahemiku kohta, kui ta on selle ajavahemiku jooksul juhtinud sõidukit, mis on varustatud sõidumeerikuga vastavalt I lisale.
- Pärast 1. jaanuari 2008 hõlmab alapunktis ii osutatud ajavahemik siiski jooksvat päeva ja eelnenud 28 päeva.
- c) Volitatud kontrolliametnik võib määruse (EMÜ) nr ...* täitmist kontrollida, analüüsides salvestuslehti, kuvades ekraanile või trükkides välja sõidumeerikus või juhikaardil salvestatud andmeid või muul moel iga teist tõendussuutlikku dokumenti, mis tõendab mittevastavust mõne sättega, näiteks artikli 16 lõigete 2 ja 3 sätetega.”

Artikkel 27

Määrust (EÜ) nr 2135/98 muudetakse järgmiselt.

1. Määruse (EÜ) nr 2135/98 artikli 2 lõige 1 punkt a asendatakse järgmisega:
 - “1. a) Pärast 5. augustit 2005 tuleb esmakordselt kasutuselevõetavatele sõidukitele paigaldada sõidumeerik vastavalt määruse (EMÜ) nr 3821/85 IB lisa nõuetele.”

2. artikli 2 lõige 2 asendatakse järgmisega:

“2. Liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed, et tagada oma suutelisus anda välja juhikaarte välja andma hiljemalt 5. maiks 2005.”

Artikkel 28

Määrus (EMÜ) nr 3820/85 tunnistatakse kehtetuks.

Artikli 5 lõikeid 1, 2 ja 4 kohaldatakse kuni Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. juuli 2003. aasta direktiivi 2003/59/EÜ, reisijate- või kaubaveol kasutatavate teatavate maantesõidukite juhtide alus- ja jätkuõppe kohta (*) artikli 15 lõikes 1 nimetatud tähtpäevadeni.

Artikkel 29

Käesolev määrus jõustub aasta pärast avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*, välja arvatud artikkel 27, mis jõustub kahekümndal päeval pärast ülalnimetatud avaldamist.

Seda kohaldatakse alates (*)

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel,

Euroopa Parlamendi nimel
president

Nõukogu nimel
eesistuja

(*) Käesolev määrus..

(*) EÜT L 80, 23.3.2002, lk 35.”;

NÕUKOGU PÕHJENDUSED

I SISSEJUHATUS

Menetluskord

Euroopa Parlament sõnastas kaasotsustamismenetluse korras (EÜ asutamislepingu artikkel 251) 14. jaanuaril 2003 ⁽¹⁾ oma arvamuse komisjoni 12. oktoobri 2001. aasta ettepaneku kohta. Seejärel esitas komisjon 12. augustil 2003 muudetud ettepaneku.

Muudetud ettepanek sisaldas esialgse ettepanekuga võrreldes märkimisväärsel hulgal Euroopa Parlamendis tehtud muudatusi ja selles oli arvestatud tööd, mida olid eelnevalt teinud nõukogu organid.

Määruse eelnõu eesmärk on asendada praegu kehtivad õigusaktid, eelkõige määrus (EMÜ) nr 3820/85 teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamise kohta. ⁽²⁾ See määrus on seni reguleerinud elukutseliste sõidukijuhtide sõidu-, puhke- ja vaheaegu. Lisaks sellele sisaldab määruse eelnõu ettepanekut muuta määrust (EMÜ) nr 3821/85, milles käsitletakse digitaalse sõidumeeriku kasutuselevõtuga seotud tehnilisi aspekte. Sellega pikendatakse ka nimetatud uue seadme kasutuselevõtu ja juhikaartide kättesaadavuse tähtaegu.

Nõukogu võttis oma ühise seisukoha vastu 9. detsembril 2004. aastal. Töö käigus arvestas nõukogu majandus- ja sotsiaalkomitee arvamust. ⁽³⁾

Määruse eelnõu põhilised eesmärgid

Määruse eelnõu eesmärgiks on:

- kohandada sõiduaegade, vaheaegade ja puhkeaegade süsteemi transpordisektoris töötavate elukutseliste sõidukijuhtide töötingimuste parandamiseks, võttes arvesse liiklusohutuse ja elukutseliste sõidukijuhtide sõiduaegade tihedat vastastikust seost,
- tagada digitaalse sõidumeeriku kasutuselevõtuga kõnealuste eeskirjade efektiivsem jõustamine. Seadme kohustusliku kasutuselevõtu tähtaja pikendamisel arvestatakse seda tarniva tööstusharu suutlikkust.

Käesolev eelnõu aitab oluliselt parandada liiklusohutust; selle vastuvõtmine aitab kaasa ELi eesmärgi saavutamisele vähendada aastaks 2010 surmaga lõppevate liiklusõnnetuste arvu poole võrra.

II ÜHISE SEISUKOHA ANALÜÜS

Komisjon esitas oma esialgse ettepaneku 12. oktoobril 2001 vastusena laialdasele ning tungivale vajadusele selgitada, lihtsustada ja ajakohastada määruse (EMÜ) nr 3820/85 sätteid. Nõukogu seisis seda ettepanekut läbi vaadates menetluse algusest peale ülesande ees leida tasakaal liiklusohutust, sotsiaalseid kaalutlusi ja tööstuse paindlikkust puudutavates küsimustes. See ülesanne ei olnud kerge ja viis pikaleveninud vaidlusteni nõukogu organites. Ühises seisukohas kajastuvale lõplikule kokkuleppele jõudmist kergendas komisjoni 12. augustil 2003 esitatud muudetud ettepanek.

⁽¹⁾ ELT C 38 E, 12.2.2004, lk 152.

⁽²⁾ EÜT L 370, 31.12.1985, lk 1.

⁽³⁾ EÜT C 221, 17.9.2002, lk 19.

Nõukogu on veendunud, et tema ühisel seisukohal on praegu kehtivate õigusaktidega võrreldes oluline lisaväärtus. Sellist lisaväärtust annavad järgmised elemendid:

- minimaalset ööpäevast katkematut puhkeaega pikendati 8 tunnilt 9 tunnile,
- maksimaalset iganädalast sõiduaega vähendati 56 tunnile (praegu on lubatud sõita kuni 74 tundi ühes kalendrinädalas),
- kahe üksteisele järgneva nädala jooksul peab juht võtma vähemalt ühe regulaarse iganädalase puhkeaja, mis kestab katkematult vähemalt 45 tundi,
- liikmesriikidele luuakse õiguslik raamistik, mida kohaldatakse teatud tingimustel:
 - = õigus sõiduk ajutiselt seisma jätta,
 - = õigus ettevõtte tööloba tühistada, peatada või selle kehtivust piirata,
 - = õigus sõidukijuhi juhiluba ära võtta, selle kehtivust peatada või piirata.

Suunised käesolevate sätete ühtlaseks kohaldamiseks töötatakse välja komiteemenetluse korras.

- Ajavahemikku, mida kontrolliametnik saab tõhusalt kontrollida, pikendati olulisel määral –“jooksvalt nädalalt ja sellele eelnenud nädala viimaselt sõidupäevalt” “jooksvale nädalale ja sellele eelnenud 15 päevale”. Alates 1. jaanuarist 2008 pikendatakse seda perioodi koguni “käesolevale päevale ja sellele eelnenud 28 päevale”. Need sätted võimaldavad kontrollijatel kasutada digitaalse sõidumeeriku eeliseid,
- piiratakse erandite hulka ja nende ulatust,
- liikmesriikide pädevatel asutustel on õigus kehtestada sanktsioone nende riigi territooriumil avastatud rikkumiste puhul ka siis, kui rikkumised pandi toime väljaspool nende territooriumi,
- teatud tingimustel võib rikkumiste puhul kaasvastutusele võtta ka transpordiketi muud lülid.

Nõukogu tuletab meelde, et digitaalse sõidumeeriku kasutuselevõtu tähtaega (s.o seadme kõigile uutele raskeveokitele paigaldamise tähtaega) pikendati praktilistel kaalutlustel ühe aasta võrra, s.o 5. augustini 2005 (vrd artikkel 27). Lisaks sellele näeb nõukogu ühine seisukoht asjaomase dokumendi (määrus (EMÜ) nr 3821/85) muutmisega ette hulgaliselt täiendusi, mis on seotud nimetatud seadme kasutamisega.

Euroopa Parlamendi muudatused

Nõukogu pidas võimalikuks täielikult heaks kiita märkimisväärsel hulgal parlamendi muudatusi, nimelt muudatused 1, 2, 7, 21, 25, 26, 27, 30, 32, 33, 37, 41, 44, 47, 52, 53. Lisaks kiitis nõukogu heaks, ehkki erineva sõnastusega, muudatusi 3 (põhjenduses 11), 5, 6, 31, 34, 43, 48, 54, 62 (artikli 25 punktis iii), 65 ja 66.

Nõukogu pidas võimalikuks osaliselt heaks kiita muudatusi 4, 12, 17, 18, 107 (kompromissina kiitis nõukogu heaks sätte, milles lubatakse sõidukis veeta ainult lühendatud iganädalast puhkeaega) ja 45 (nõukogu peab artikli 8 lõigetes 6 ja 7 sisalduvaid sätteid üldjoontes samaväärseks).

Muudatuses 39 toodud probleemile leidis nõukogu teistsuguse lahenduse; see kajastub artikli 6 lõikes 5.

Muudatustest, mida komisjon ei olnud oma muudetud ettepanekusse üle võtnud, kiitis nõukogu selle vaatamata heaks nr 20 ja 58.

Nõukogu lükkas tagasi muudatused 8, 11, 14, 89, 19, 22, 28, 78, 42, 51, 55, 56, 61, 67, 69 ja 70. Lisaks sellele lükkas nõukogu tagasi allpool toodud muudatused ja lisis neile selgitavad kommentaarid:

- muudatus 49: tuleb märkida, et nimetatud konkreetset teemat käsitlevad nõukogu sätted sisalduvad artikli 10 lõikes 5(a)ii ja artiklis 20 – viimases võetakse iseäranis arvesse parlamendi seisukohta situatsiooni suhtes, kus sõidukijuht töötab enam kui ühes transpordiettevõttes,
- muudatus 9: nõukogu nõustub, et kontrolliametnikud peaksid olema *võimelised* kontrollima käesolevat päeva ja sellele eelnenud 28 päeva, aga ei pea vajalikuks neid selleks kohustada ning jätab neile vabaduse toimida oma äranägemise järgi,
- muudatus 10: nõukogu on arvamusel, et käesolevas määruses tuleks keskenduda sõidu- ja puhkeaegadele, mitte tööajale tervikuna,
- muudatus 13: tuleks rõhutada, et nõukogu lisis mõnevõrra sarnase sätte artikli 6 lõikesse 2,
- muudatused 15 ja 16, milles käsitletakse AETRI ning mis on seotud muudatusega 4: nõukogu jääb seisukohale, et tema lahendus antud probleemile tagab samaväärsed kaitse,
- muudatused 23 ja 24, milles käsitletakse erandeid teatud sõidukikategooriatele: nõukogu lisis need kategooriad artiklisse 13, mille põhjal liikmesriigid võivad teha neile sõidukitele oma territooriumil erandeid,
- muudatus 29: nõukogu on seisukohal, et “sõiduaja” määratlemine ei ole vajalik,
- muudatus 35: nõukogu on arvamusel, et vanuse alampiire tuleks käsitleda juhilubade ja elukutseliste sõidukijuhtide koolitusega seotud asjakohastes ühenduse õigusaktides,
- muudatus 83: nõukogu pakub artiklis 7 välja sarnase süsteemi, mis käsitleb liiklusohutuse samu aspekte, ning leiab, et seda süsteemi on lihtsam kohaldada ja kontrollida,
- muudatus 57: nõukogu rõhutab siiski, et kaks selle muudatuse elementi sisalduvad ühise seisukoha artikli 13 punktides k ja m,
- muudatus 59: nõukogu juhib tähelepanu asjaolule, et artikli 13 punkt b vastab teatud määral antud olukorrale,
- muudatused 60 ja 63: nõukogu leiab, et sellised sätted kuuluvad kavandatava rakendusdirektiivi eelnõusse, ⁽¹⁾ mis on tihedalt seotud käesoleva määruse eelnõuga,
- muudatus 64: nõukogu märgib, et ta kiitis heaks viite “mitediskrimineerimise” kohta,
- muudatus 68: nõukogu arvates piisab artiklites 20, 21, 23 ja 24 sisalduvatest sätetest.

III JÄRELDUS

Nõukogu pidas võimalikuks heaks kiita enamik parlamendi muudatusi (vt samuti II osas toodud “lisaväärtuste” nimekiri) seoses määruse eelnõu “põhisätetega”, milles käsitletakse ööpäevaseid või iganädalasi sõidu- ja puhkeaegu ning vaheaegu, aga ka määruse kohaldamisala ja jõustamist. Sellest võib järeldada, et nende kahe institutsiooni seisukohtades valitseb märgatav lähenemine käesoleva eelnõu võtmeelementide puhul.

⁽¹⁾ “Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi eelnõu maanteedtranspordiga seotud sotsiaalõigusnorme käsitleva direktiivi 2002/15/EÜ ning nõukogu määruste (EMÜ) nr 3820/85 ja (EMÜ) nr 3821/85 rakendamise miinimumtingimuste kohta.”

NÕUKOGU ÜHINE SEISUKOHT (EÜ) nr 13/2005,

9. detsember 2004,

eesmärgiga võtta vastu ... Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2005/.../EÜ muudetud ettepaneku kohta, mis käsitleb Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi, millega muudetakse direktiivi 1999/32/EÜ seoses laevakütuste väävlisaldusega

(2005/C 63 E/03)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut, eriti selle artikli 175 lõiget 1,

võttes arvesse komisjoni ettepanekut, ⁽¹⁾

võttes arvesse Euroopa majandus- ja sotsiaalkomitee arvamust, ⁽²⁾

pärast konsulteerimist regioonide komiteega,

toimides asutamislepingu artiklis 251 ettenähtud menetluse kohaselt, ⁽³⁾

ning arvestades järgmist:

- (1) Keskkonnaalaste tegevusprogrammide ja eriti otsusega 1600/2002/EÜ ⁽⁴⁾ vastu võetud kuuendas ühenduse keskkonnaalases tegevusprogrammis nimetatud ning asutamislepingu artikli 174 põhimõtetele toetuva ühise keskkonnapoliitika eesmärgid seisnevad selles, et saavutada õhu kvaliteet, mis ei põhjusta vastuvõetamatut toimet või riske inimestele ega keskkonnale.
- (2) Nõukogu 26. aprilli 1999. aasta direktiivis 1999/32/EÜ, mis käsitleb väävlisalduse vähendamist teatud vedelkütustes, ⁽⁵⁾ on sätestatud ühenduses kasutatava raske kütteõli, gaasiõli ja laeva kerge kütteõli väävlisalduse piirmäärad.
- (3) Direktiiviga 1999/32/EÜ kohustatakse komisjoni uurima, missuguseid meetmeid on võimalik võtta vähendamaks hapestumist, mis tuleneb muude laevakütuste kui laeva kerge kütteõli põletamisest, ning tegema vajadusel ettepanekut.

⁽¹⁾ ELT C 45 E, 25.2.2003, lk 277.

⁽²⁾ ELT C 208, 3.9.2003, lk 27.

⁽³⁾ Euroopa Parlamendi 4. juuni 2003. aasta arvamus (ELT C 68 E, 18.3.2004, lk 311), nõukogu 9. detsembri 2004. aasta ühine seisukoht, Euroopa Parlamendi seisukoht (Euroopa Liidu Teatajas seni avaldamata).

⁽⁴⁾ EÜT L 242, 10.9.2002, lk 1.

⁽⁵⁾ EÜT L 121, 11.5.1999, lk 13. Direktiivi on muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr 1882/2003 (ELT L 284, 31.10.2003, lk 1).

(4) Laevadelt suure väävlisaldusega laevakütuste põletamise tagajärjel eralduvad vääveldioksiidi ja tahkete osakeste heitmed saastavad õhku. Need kahjustavad hapestumise näol keskkonda, inimeste tervist, vara ja kultuuripärandit, seda eriti rannalähedastes piirkondades ja sadamates.

(5) Käesolevas direktiivis ettenähtud meetmed laevadelt lähtuva saaste vähendamise kohta rahvusvahelistes vetes täiendavad liikmesriikide poolt võetavaid siseriiklikke meetmeid eesmärgiga pidada kinni õhusaasteainete heitkoguste piirmääradest vastavalt direktiivile 2001/81/EÜ. ⁽⁶⁾

(6) Kütuste väävlisalduse vähendamine toob kaasa teatud eelised laevade käitus- ja hoolduskulude osas ning lihtsustab teatud heitkoguseid vähendavate tehnoloogiate nagu näiteks valikulise katalüütilise redutseerimise tõhusat kasutamist.

(7) Vastavalt asutamislepingule tuleb arvesse võtta ühenduse territooriumi äärepoolseimate piirkondade erijooni; nende piirkondade hulka kuuluvad Prantsuse ülemeredepartemangud, Assoorid, Madeira ja Kanaari saared.

(8) Ühel 1997. aasta diplomaatilisel konverentsil võeti vastu protokoll muutmaks 1973. aasta rahvusvahelist konventsiooni laevade põhjustatud merereostuse vältimise kohta, mida on muudetud selle juurde kuuluva 1978. aasta protokolliga (edaspidi "MARPOL"). Selle protokolliga täiendati konventsiooni MARPOL VI lisaga, mis sisaldab eeskirju laevade põhjustatud õhureostuse vältimise kohta. 1997. aasta protokoll ja koos sellega MARPOL VI lisa jõustuvad 19. märtsil 2005.

(9) Konventsiooni MARPOL VI lisa määrab teatud piirkonnad vääveloksiidide heitkoguste kontrolli piirkondadeks (edaspidi "SOx heitkoguste kontrolli piirkonnad"). Nende piirkondade hulka kuulub juba Läänemeri. Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) nõupidamiste raames jõuti põhimõtteliselt kokkuleppele, et Põhjameri koos La Manche'i väinaga määratakse pärast VI lisa jõustumist SOx heitkoguste kontrolli piirkonnaks.

⁽⁶⁾ EÜT L 309, 27.11.2001, lk 22. Direktiivi on muudetud 2003. aasta ühinemisaktiga.

- (10) Käesoleva direktiivi eesmärkide saavutamiseks tuleb täita kohustusi laevakütuste väävlisisalduse osas. Käesoleva direktiivi usaldusväärseks rakendamiseks on terves ühenduses vajalik efektiivne proovide võtmise menetlus ning hoiatavad karistused. Liikmesriigid peavad direktiivi täitmiseks võtma meetmeid laevade suhtes, mis sõidavad nende lipu all ja laevade suhtes, mis viibivad nende sadamates. Peale selle peavad liikmesriigid tegema tihedat koostööd, et kooskõlas rahvusvahelise mereõigusega võtta lisameetmeid muude laevade suhtes.
- (11) Merendusettevõtjatele tuleb jätta piisavalt aega kohandumaks siseveelaevadel ja ühenduse sadamates sildunud laevadel kasutatavate kütuste väävlisisalduse 0,1 kaalu-protsendilise piirmääraga; seetõttu hakkab antud piirmäär kehtima alates 1. jaanuarist 2010. Kuna nimetatud tähtjast kinnipidamine võib tekitada Kreekale tehnilisi probleeme, tuleks Kreeka territooriumil kasutatavate teatud laevade jaoks kehtestada ajutine erand.
- (12) Olulise tähtsusega on liikmesriikide positsioonide tugevdamine IMO raames toimuvatel läbirääkimistel, et eriti MARPOL VI lisa läbivaatamise faasis anda tõuge selleks, et kõne alla tuleksid ambitsioonikamad meetmed laevadel kasutatavate raskete kütteõlide väävlisisalduse rangemate piirmäärade osas ning et võetaks samaväärseid alternatiivseid meetmeid heitkoguste vähendamiseks.
- (13) IMO assamblee kutsus oma resolutsioonis A.926(22) valitsusi, eriti nendes regioonides, kus on määratud SOx heitkoguste kontrolli piirkonnad, üles, et nad tagaksid oma jurisdiktsiooni alla kuuluvatel aladel madala väävlisisaldusega laevakütuste kättesaadavuse.
- (14) IMO võttis vastu suunised vedelkütuse proovide võtmise kohta, millega kontrollitakse MARPOL VI lisa nõuetest kinnipidamist; peale selle töötab ta välja suunised heitgaaside puhastamise süsteemide ja muude tehnoloogiliste meetmete jaoks, et vähendada SOx heitkoguseid SOx heitkoguste kontrolli piirkondades.
- (15) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2001. aasta direktiiviga 2001/80/EÜ teatavate suurtest põletusseadmetest õhku eralduvate saasteainete piiramine kohta⁽¹⁾ uuendati direktiivi 88/609/EMÜ. Kooskõlas selle artikli 3 lõikega 4 tuleb vastavalt muuta ka direktiivi 1999/32/EÜ.
- (16) Laevade põhjustatud merereostuse vältimise ja meresõiduohutuse komitee, mis on asutatud määrusega (EÜ) nr 2009/2002,⁽²⁾ peaks komisjoni heitkoguste vähendamise tehnoloogiate heakskiitmisel abistama.
- (17) Tingimusel et heitkoguste vähendamise tehnoloogiatel ei ole kahjustavat toimet ökosüsteemidele ja et need töötakse välja asjakohastest heakskiitmis- ja kontrollmenetlustest kinni pidades, on heitkoguste vähendamise tehnoloogiate abil võimalik saavutada vähemalt samaväärset või isegi suuremat heitkoguste vähendamist kui madala väävlisisaldusega vedelkütuste kasutamisel.
- (18) Euroopa Meresõiduohutuse Amet peaks käesoleva direktiivi rakendamise kontrollimisel komisjonile ja liikmesriikidele abi osutama.
- (19) Käesoleva direktiivi elluviimiseks vajalikud meetmed tuleb võtta kooskõlas nõukogu 28. juuni 1999. aasta otsusega 1999/468/EÜ, millega kehtestatakse komisjoni rakendusvolituste kasutamise kord.⁽³⁾
- (20) Direktiivi 1999/32/EÜ tuleb seega vastavalt muuta,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

Direktiivi 1999/32/EÜ muudetakse käesolevaga järgmiselt.

1) Artikli 1 lõige 2 asendatakse järgmisega:

“2. Teatavate toornaftast saadud vedelkütuste põletamisel tekkivate vääveldioksiidi heitmete vähendamine saavutatakse siis, kui kõnealuste kütuste kasutamise eeldusena liikmesriikide territooriumil, territoriaalvetes, majandusvööndites ja heitkoguste kontrolli piirkondades kehtestatakse nende väävlisisalduse piirmäärad.

Käesolevas direktiivis kehtestatud toornaftast saadud vedelkütuste väävlisisalduse piirmäärased ei kohaldata:

- a) kütustele, mida kasutatakse teadusliku uurimise või katsetamise eesmärgil;
- b) enne lõplikku põletamist töötlemiseks mõeldud kütustele;

⁽¹⁾ EÜT L 309, 27.11.2001, lk 1. Direktiivi on muudetud 2003. aasta ühinemisaktiga.

⁽²⁾ ELT L 324, 29.11.2002, lk 1. Määrust on muudetud komisjoni määrusega (EÜ) nr 415/2004 (ELT C 68, 6.3.2004, lk 10).

⁽³⁾ EÜT L 184, 17.7.1999, lk 23.

- c) rafineerimistehastes töödeldavatele kütustele; ASTM D86 meetodi järgi temperatuuril 250 °C vähem kui 65 % (kaasa arvatud destillatsioonikaod) ja temperatuuril 350 °C vähemalt 85 % (kaasa arvatud destillatsioonikaod)."
- d) kütustele, mida kasutatakse ja viiakse turule ühenduse äärepoolseimates piirkondades, niivõrd kui asjaomased liikmesriigid tagavad, et nendes piirkondades:
- peetakse kinni õhu kvaliteedi normidest,
 - ei kasutata raskeid kütteõlisid, mille väävlisisaldus ületab 3 % massist;
- e) kütustele, mida kasutatakse sõjalaevadel või muudeks sõjaväelisteks eesmärkideks kasutatavatel laevadel. Iga liikmesriik püüab siiski tagada, et nende laevade käitamine, niivõrd kui see on mõttekas ja teostatav, oleks kooskõlas käesoleva direktiiviga, võttes asjakohaseid meetmeid, mis ei mõjuta nende laevade käitamist ega opereerimisvõimet;
- f) igasugusele kütuse kasutamisele laeval, kui see on spetsiaalselt vajalik laeva ohutuseks või elupäästmiseks merel;
- g) igasugusele kütuse kasutamisele laeval, mis on tingitud laeva või selle seadmete kahjustusest, niivõrd kui kahjustuse tekkimisel on võetud tarvitusele kõik mõeldavad abinõud, et vältida heitkoguste suurenemist või neid nii palju kui võimalik vähendada ja kui on võetud kõik meetmed kahjustuse kõrvaldamiseks nii kiiresti kui võimalik. Seda sätet ei kohaldata, kui reeder või kapten tegutses kahju tekitamise tahtlusega või kergemeelselt;
- h) kütustele, mida kasutatakse laevadel, kus rakendatakse heitkoguste vähendamiseks lubatud tehnoloogiaid vastavalt artiklile 4c".
- 2) Artiklit 2 muudetakse järgmiselt.
- a) Punkti 1 esimene taane asendatakse järgmisega:
- “– igasugune toornaftast saadud vedelkütus, – välja arvatud laevakütused –, mis vastab CN-koodide 2710 19 51 – 2710 19 69, või ”;
- b) Punkti 2 esimene ja teine taane asendatakse järgmistega:
- “gaasiõli:
- igasugune toornaftast saadud vedelkütus – välja arvatud laevakütused –, mis vastab CN-koodide 2710 19 25, 2710 19 29, 2710 19 45 või 2710 19 49 määratlusele, või
 - igasugune toornaftast saadud vedelkütus – välja arvatud laevakütused –, mille mahust destilleerub
- c) Punkt 3 jäetakse välja ja asendatakse järgmisega:
- “3. *laevakütus* – igasugune laeval kasutamiseks ette nähtud ja/või laeval kasutatav toornaftast saadud vedelkütus, kaasa arvatud kütus, mis vastab ISO 8217 määratlusele;”
- d) Lisatakse järgmised punktid:
- “3a *laeva diislikütus* – igasugune laevakütus, mille viskoossus ja tihedus jäävad ISO 8217 I tabelis toodud DMB ja DMC kvaliteediklasside viskoossuse ning tiheduse raamidesse;
- 3b *laeva kerge kütteõli* – igasugune laevakütus, mille viskoossus ja tihedus jäävad ISO 8217 I tabelis toodud DMX ja DMA kvaliteediklassi viskoossuse ning tiheduse raamidesse;
- 3c *MARPOL – 1973. aasta rahvusvaheline konventsioon laevade põhjustatud merereostuse vältimise kohta 1978. aasta protokoll* redaktsioonis;
- 3d *MARPOLi VI lisa – lisa*, pealkirjaga “Eeskirjad laevade põhjustatud õhusaaste vältimiseks”, mis lisati MARPOLi konventsioonile 1997. aasta protokolliga;
- 3e *SOx heitkoguste kontrolli piirkonnad* – IMO poolt MARPOLi VI lisas sellistena määratletud piirkonnad;
- 3f *reisilaev* – iga laev, mis veab rohkem kui 12 reisijat; kusjuures reisijaks loetakse iga isikut, välja arvatud:
- i) kapten ja laevapere liikmed või muud isikud, kes on laeva huvides tööle võetud või laeva pardal tegevad ja
 - ii) alla 1-aastased lapsed;
- 3g *liinivedu* – reisilaevade järjestikused ülesõidud kahe või enama sama sadama vahel või ilma vahepeatuseta järjestikused ülesõidud väljumise ja saabumise ühes ja samas sadamas kas
- i) avaldatud sõiduplaani alusel või

- ii) nii regulaarselt või sageli, et ülesõite võib pidada süstemaatilisteks;
- 3h *sõjalaev* – riigi relvajõudude hulka kuuluv laev, mis kannab oma riigi sõjalaevade riikkondsuse väliseid tunnuseid; laeva peab käsutama ohvitser, kes on vastava riigi teenistuses ja kelle nimi peab nähtuma sõjajõudude vastavast auastmete nimekirjast või mõnest samaväärsest nimekirjast; meeskond peab olema allutatud sõjaväelisele distsipliinile;
- 3i *laevad sadamakai ääres* – laevad, mis on kindlalt kinnitatud või ankrus ühenduse sadamas lasti pealevõtmiseks või mahalaadimiseks või reisijate majutamiseks, kaasa arvatud aeg, mil neid ei lastita;
- 3j *siseveelaev* – laev, mis on nõukogu 4. oktoobri 1982. aasta direktiiv 82/714/EMÜ, millega kehtestatakse siseveelaevade tehnilised nõuded (*) kohaselt spetsiaalselt määratud kasutamiseks siseveeteedel, kaasa arvatud laevad,
- mis omavad ühenduse sõidukõlblikkuse tunnistust direktiivi 82/714/EMÜ kohaselt,
- mis omavad Reini laevaliikluse muudetud konventsiooni artikli 22 kohaselt välja antud tunnistust;
- 3k *turuleviimine* – pardal põletamiseks ette nähtud laevakütuse tarnimine või kättesaadavaks tegemine kolmandatele isikutele tasu eest või tasuta liikmesriikide jurisdiktsiooni alla kuuluval alal. Selle hulka ei loeta laevakütuse tarnimist või kättesaadavaks tegemist kütuse väljaveo eesmärgil laeva tankides;
- 3l *äärepoolseimad piirkonnad* - Prantsuse ülemeredepartemangud, Assoorid, Madeira ja Kanaari saared vastavalt asutamislepingu artiklile 299;
- 3m *heitkoguste vähendamise tehnoloogia* – heitgaaside puhastamise menetlus või iga muu tehniline menetlus, mis on tõendatav ja teostatav.
- (*) EÜT L 301, 28.10.1982, lk 1. Direktiivi on viimati muudetud 2003. aasta ühinemisaktiga.”
- e) Punkt 6 jäetakse välja.
- 3) Artikkel 3 asendatakse järgmisega:
- “Artikkel 3
- Raske kütteõli maksimaalne väävlisisaldus**
1. Liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed tagamaks, et alates 1. jaanuarist 2003 ei kasutata nende territooriumil kütteõlisid, mille väävlisisaldus ületab 1 % massist.
2. i) Kui pädevate asutuste heitmeseirest ei tulene teisiti, ei kohaldata seda nõuet rasketele kütteõlidele,
- a) mida kasutatakse põletusseadmetes, mis kuuluvad Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2001. aasta direktiivi 2001/80/EÜ, teatavate suurtest põletusseadmetest õhku eralduvate saasteainete piiramise kohta (*) reguleerimisalasse ja mida loetakse selle direktiivi artikli 2 lõikes 9 esitatud määratluse tähenduses uuteks seadmeteks ja mis vastavad selle direktiivi IV lisa kohaselt nende seadmete vääveldioksiidi lubatud heitkogusele, mida kohaldatakse vastavalt artiklile 4;
- b) mida kasutatakse põletusseadmetes, mis kuuluvad direktiivi 2001/80/EÜ reguleerimisalasse ja mida loetakse selle direktiivi artikli 2 lõikes 10 esitatud määratluse tähenduses eksisteerivateks seadmeteks, kui seadmest eralduva vääveldioksiidi heide on maksimaalselt 1 700 mg/Nm³, kusjuures suitsugaasi hapnikusisaldus on 3 % kuivaine mahust, kui direktiivi 2001/80/EÜ artikli 4 lõike 3 punkti a reguleerimisalasse kuuluvate põletusseadmete vääveldioksiidi heide on alates 1. jaanuarist 2008 väiksem või võrdne heitkoguste piirmääradega, mis kehtivad uute seadmete osas direktiivi 2001/80/EÜ A osa IV lisa kohaselt ning kui vajadusel kohaldatakse selle direktiivi artikleid 5, 7 ja 8;

c) mida kasutatakse muudes põletusseadmetes, mis ei kuulu punktide a ja b reguleerimisalasse, kui seadme vääveldioksiidiheide ei ületa 1 700 mg/Nm³ või sellega võrdne, kusjuures suitsugaasi hapnikusisaldus on 3 % kuivaine mahust;

d) mis on ette nähtud põletamiseks rafineerimistehastes, kui tehase kõigi seadmete vääveldioksiidheitmete hulk kuus, olenemata kasutatavast kütuseliigist või kütusekombinatsioonist jääb iga liikmesriigi enda poolt kehtestatud piiridesse, mis ei tohi ületada 1 700 mg/Nm³. See ei kehti põletusseadmete kohta, mis kuuluvad punkti a reguleerimisalasse ning alates 1. jaanuarist 2008 punkti b reguleerimisalasse.

ii) Liikmesriigid võtavad vajalikke meetmeid tagamaks, et ilma pädeva asutuse loata, milles on kindlaks määratud lubatud heitkogus, ei rakendata tööle ühtki rasket kütteõli kasutatavat põletusseadet, mille väävlisisaldus ületab lõikes 1 nimetatut.

3. Lõike 2 sätteid vaadatakse läbi ja kui direktiivi 2001/80/EÜ mis tahes tulevased muudatused seda eeldavad, tehakse neisse muudatused

(*) EÜT L 309, 27.11.2001, lk 1. Direktiivi on viimati muudetud 2003. aasta ühinemisaktiga.”.

4) Artiklit 4 muudetakse järgmiselt:

a) kehtivusega alates 1. jaanuarist 2010:

i) lõikes 1 jäetakse välja sõnad “kaasa arvatud laeva kergeid kütteõlisid”;

ii) lõige 2 jäetakse välja.

b) Kehtivusega alates (*), lõiked 3 ja 4 jäetakse välja.

5) Lisatakse järgmised artiklid:

“Artikkel 4a

SO_x heitkoguste kontrolli piirkondades ja reisilaevade liiniveol, mis toimub ühenduse sadamatesse või sadamatest, kasutatavate laevakütuste maksimaalne väävlisisaldus

1. Liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed tagamaks, et nende territoriaalvetes, majandusvööndites ja heitkoguste kontrolli aladel, mis on SO_x heitkoguste kontrolli piirkondade osaks, ei kasutataks laevakütuseid, mille väävlisisaldus ületab 1,5 % massist. Käesolevaid sätteid kohaldatakse kõikide lippude all sõitvatele laevadele, kaasa arvatud laevadele, mis alustasid sõitu väljaspool ühendust.

(*) Käesoleva direktiivi jõustumise kuupäev.

2. Lõike 1 kohaldamist alustatakse järgmiselt:

a) Läänemere piirkonnas vastavalt MARPOLi VI lisa artikli 14 lõike 3 punktile a, ... (*);

b) Põhjamere ja kõigi muude merepiirkondade suhtes, kaasa arvatud sadamad, mis on IMO poolt vastavalt MARPOLi VI lisa artikli 14 lõike 3 punktile b määratud SO_x heitkoguste kontrolli piirkonnaks:

— 12 kuud pärast käesoleva korralduse jõustumist või

— ..., (**)

kusjuures igakordselt on määrav hilisem tähtaeg.

3. Liikmesriigid on lõike 1 rakendamise eest vastutavad vähemalt järgmiste laevade suhtes:

— laevade suhtes, kes sõidavad nende lipu all ja

— SO_x heitkoguste kontrolli piirkondadega piirnevad liikmesriigid kõikide lippude all sõitvate laevade suhtes ajal, mil laevad viibivad nende sadamates.

Liikmesriigid võivad kooskõlas rahvusvahelise mereõigusega võtta lisameetmeid ka muude laevade suhtes.

4. Liikmesriigid võtavad kõik vajalikud meetmed tagamaks, et liiniveol, mis toimub ühenduse sadamatesse või sadamatest, opereeritavad reisilaevad ei kasutaks pärast lõike 2 punktis a nimetatud kuupäeva nende territoriaalvetes, majandusvööndites ja heitkoguste kontrolli piirkondades enam laevakütuseid, mille väävlisisaldus ületab 1,5 % massist. Liikmesriigid on käesolevate sätete rakendamise eest vastutavad vähemalt laevade osas, mis sõidavad nende lipu all, ja kõikide lippude all sõitvate laevade osas ajal, mil laevad viibivad nende sadamates.

5. Alates lõike 2 punktis a nimetatud kuupäevast seavad liikmesriigid laevade ühenduse sadamatesse sissesõitmise tingimuseks nõuetekohase logiraamatute pidamise kohustuse, kus oleks ära toodud andmed kütuse vahetuse kohta.

6. Liikmesriigid tagavad, et alates lõike 2 punktis a nimetatud kuupäevast märgivad tarnijad kõikide nende territooriumil müüdavate kütuste väävlisisalduse kütusemahuti saatelehele, millega on kaasas pitseeritud proov.

7. Liikmesriigid tagavad, et alates lõike 2 punktis a nimetatud kuupäevast ei turustata nende territooriumil enam laeva diislikütust, mille väävlisisaldus ületab 1,5 % massist.

(*) 19. mai 2006 või hilisema tähtaja korral 12 kuu möödumisel käesoleva direktiivi jõustumisest.

(**) 12 kuu möödumisel käesoleva direktiivi jõustumisest.

8. Komisjon teeb liikmesriikidele teatavaks lõike 2 punktis b nimetatud kohaldamistähtjad ning avaldab need *Euroopa Liidu Teatajas*.

Artikkel 4b

Siseveelaevade ja ühenduse sadamakaide ääres seisvate laevade kütuste maksimaalne väävlisisaldus

1. Liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed tagamaks, et alates 1. jaanuarist 2010 ei kasuta laevakütuseid, mille väävlisisaldus ületab 0,1 % massist, järgmised laevad:

a) siseveelaevad;

b) ühenduse sadamakaide ääres seisvad laevad, kusjuures meeskonnale jäetakse piisavalt aega, et pärast kai äärde saabumist nii kiiresti kui võimalik ja enne ärasõitu nii hilja kui võimalik teostada nõutav kütuse vahetus.

Liikmesriigid nõuavad, et kütuse vahetamise aeg kantakse sisse laevade logiraamatutesse.

2. Lõiget 1 ei kohaldata:

a) laevadele, mis seisavad avaldatud sõiduplaani kohaselt sadamakai ääres eeldatavalt vähem kui kaks tundi;

b) siseveelaevadele, millel on tunnistus, mis tõendab nende vastavust 1974. aasta rahvusvahelisele konventsioonile inimeste ohutusest merel selle kehtivas redaktsioonis, niikaua kui nad viibivad merel;

c) kuni 1. jaanuarini 2012 lisas nimetatud, ainult Kreeka territooriumil opereeritavatele laevadele.

3. Alates 1. jaanuarist 2010 tagavad liikmesriigid, et nende territooriumil ei turustata laeva kerget kütteõli, mille väävlisisaldus ületab 0,1 % massist.

Artikkel 4c

Heitkoguste vähendamise uute tehnoloogiate katsetamine ja kasutamine

1. Liikmesriigid võivad anda loa – vajadusel koostöös teiste liikmesriikidega – heitkoguseid vähendavate tehnoloogiate katsetamiseks nende lippude all sõitvatel laevadel või nende jurisdiktsiooni alla kuuluvates merepiirkondades. Nende katsete ajal ei ole kohustuslik kasutada laevakütuseid, mis vastavad artiklite 4a ja 4b nõuetele, tingimusel et:

— komisjoni ja asjaomast sadamariiki teavitatakse kirjalikult 6 kuud enne katsete algust,

— katsete tegemise load ei kehti rohkem kui 18 kuud,

— kõikidele asjaosalistele laevadele paigutatakse manipuleerimiskindlad seadmed pidevaks järelevalveks korstnast eralduvate heitkoguste üle ja neid kasutatakse kogu katsetamisperioodi vältel,

— kõikidel asjaosalistel laevadel saavutatakse heitkoguste vähendamine mahus, mis oleks vähemalt võrdne käesoleva direktiiviga kehtestatud kütuse väävlisisalduse piirmäärade järgimisel saavutatava mahuga,

— on olemas sobivad jäätmekäitlussüsteemid jäätmete jaoks, mis tekivad heitkoguste vähendamise tehnoloogia kasutamise tõttu katsetamisperioodi ajal,

— katsetamisperioodi vältel kontrollitakse mõju merekeskkonnale, eriti ökosüsteemidele suletud sadamates ja jõgedes suudmetes ja

— 6 kuu jooksul pärast katsete tegemise lõpetamist antakse täielikud tulemused üle komisjonile ning tehakse avalikult teatavaks.

2. Liikmesriigi lipu all sõitvatele laevadele antakse heitkoguste vähendamise tehnoloogiate kasutamise luba kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. novembri 2002. aasta määrusega (EÜ) nr 2099/2002, millega asutatakse laevade põhjustatud merereostuse vältimise ja meresõiduohutuse komitee (COSS) (*) artikli 3 lõikes 2 sätestatud menetlusega, kusjuures arvesse tuleb võtta järgmisi kriteeriume:

— IMO poolt välja töötatavad suunised,

— lõike 1 kohaselt läbi viidud katsetuste tulemused,

— mõju merekeskkonnale, kaasa arvatud saavutatav heitkoguste vähendamine, ja eriti mõju ökosüsteemidele suletud sadamates ja jõgedes suudmetes,

— järelevalve ja kontrolli teostatavus.

3. Heitkoguste vähendamise tehnoloogiate kasutamise kriteeriumid kõikide lippude all sõitvate laevade jaoks ühenduse suletud sadamates ja jõgedes suudmetes kehtestatakse kooskõlas artikli 9 lõikes 2 sätestatud menetlusega. Komisjon teeb need kriteeriumid teatavaks IMOle.

4. Artiklite 4a ja 4b nõuetele vastava madala väävlisisaldusega laevakütuste kasutamise alternatiivina võivad liikmesriigid lubada laevadel kasutada heitkoguste vähendamise tehnoloogiat, tingimusel et need laevad:

— saavutavad heitkoguste vähendamise, mis oleks vähemalt võrdväärne heitkoguste vähendamisega, mis saavutatakse käesoleva direktiiviga kehtestatud kütuste väävlisisalduse piirmäärade abil ja

— põhjalikult dokumenteerivad, et kõik jäätmevood, mis lastakse välja suletud sadamates ja jõgede suudmetes, ei mõjuta ökosüsteeme; selle aluseks on kriteeriumid, mille sadamariikide võimud teevad teatavaks IMOle.

(*) EÜT L 324, 29.11.2002, lk 1. Määrust on muudetud komisjoni määrusega (EÜ) nr 415/2004 (EÜT L 68, 6.3.2004, lk 10)."

6) Artiklit 6 muudetakse järgmiselt.

a) Lisatakse järgmine lõige:

"1a. Liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed tagamaks, kas laevakütuste väävlisisaldus vastab artiklites 4a ja 4b sätestatule.

Proovide võtmine, analüüsid ja kontroll teostatakse vajadusel järgmiselt:

— proovi võtmine laeva pardal põletamiseks ette nähtud laevakütuse tarnimise ajal vastavalt IMO suunistele ja selle väävlisisalduse analüüs,

— laeva pardal põletamiseks ette nähtud laevakütuse proovi võtmine kütusetankidest ja kütuse väävlisisalduse analüüs, niivõrd kui see on teostatav, ja kütuse proovi võtmine laeva pardal asuvatest suletud mahutitest,

— logiraamatute ja kütusemahuti saatelehtede kontroll.

Proovide võtmine algab ajast, mil jõustub igakordne kütuse väävlisisalduse piirmäär. Proovide võtmist tuleb läbi viia piisavalt sageli ning piisaval hulgal ja sel viisil, et proovid on representatiivsed kontrollitava kütuse suhtes, samuti kütuse suhtes, mida kasutavad laevad kõnealustes merepiirkondades, sadamates või siseveeteedel.

Lisaks sellele võtavad liikmesriigid vajadusel sobivaid meetmeid, et teostada järelevalvet väävlisisalduse üle laevakütustes, mida kasutavad laevad, mille suhtes ei kohaldata artikleid 4a ja 4b."

b) Lõike 2 punkt a asendatakse järgmisega:

"a) rasked kütteõlid ja laevakütused: ISO 8754 (1992) ja PrEN ISO 14596;"

7) Artikkel 7 asendatakse järgmisega:

"Artikkel 7

Aruandmine ja läbivaatamine

1. Artikli 6 kohaselt võetud proovide, analüüside ja kontrollimise tulemuste alusel esitavad liikmesriigid igal aastal 30. juuniks komisjonile lühiaruande käesoleva direktiivi reguleerimisalasse kuuluvate ja nende territooriumil eelmisel kalendriaastal kasutatud vedelkütuste väävlisisalduse kohta. Aruanne sisaldab teostatud proovivõtmiste üldarvu eraldi iga kütuseliigi kohta ja andmed igakordselt kasutatud kütusekoguste kohta, samuti keskmise väävlisisalduse arvestuse. Lisaks sellele teevad liikmesriigid teatavaks laevade pardal tehtud kontrollimiste arvu ning registreerivad nende territooriumil kasutatavate, ... (*) käesoleva direktiivi reguleerimisalasse mittekuuluvate laevakütuste keskmise väävlisisalduse.

2. Võttes muu hulgas aluseks

a) artikli 1 kohaselt koostatud aastaaruanded;

b) täheldatud trende õhukvaliteedi, hapestumise, kütusele tehtud kulutuste ja teistele transpordikandjatele ümbersuunamise osas;

c) edusamme, mis on tehtud laevade vääveldioksiidilhemete vähendamisel ühenduse asjaomastele initsiatiividele järgnenud IMO mehhanismi kaudu;

d) tasuvusanalüüsi, mis sisaldab ka artikli 4a lõikes 4 sätestatud meetmete otsesest ja kaudset keskkonnavalast kasu,

esitab komisjon Euroopa Parlamendile ja nõukogule 2008. aastaks aruande.

(*) Käesoleva direktiivi jõustumise kuupäev.

Komisjon võib koos aruandega esitada ettepanekuid käesoleva direktiivi muutmiseks, eriti selles osas, mis käsitleb üksikute kütuseliikide väävlisisalduse piirmäärade teist astet ning IMO tööd arvesse võttes nende merepiirkondade osas, kus tuleb kasutada madala väävlisisaldusega laevakütuseid.

3. Komisjon esitab 31. detsembriks 2005 aruande Euroopa Parlamendile ja nõukogule võimalike majanduslike instrumentide kasutamise kohta; kaasa arvatud selliste mehhanismide kohta nagu diferentseeritud maksud ja kilomeetrikulud, kaubeldavad heitmeload ja kompensatsioonid.

4. Muudatusi, mis on vajalikud tehniliseks kohandamiseks artikli 2 punktides 1, 2, 3, 3a, 3b ja 4 või artikli 6 lõikes 2 ette nähtud teadusliku ja tehnilise progressiga, võetakse vastu artikli 9 lõikes 2 toodud menetluse kohaselt. Need kohandamised ei tohi põhjustada käesoleva direktiivi reguleerimisala või käesolevas direktiivis määratletud kütuste väävlisisalduse piirmäärade otsest muutmist”.

8) Artikkel 9 asendatakse järgmisega:

“Artikkel 9

Komiteemenetlus

1. Komisjoni abistab komitee.

2. Kui viidatakse käesolevale lõikele, kohaldatakse nõukogu otsuse 1999/468/EÜ (*) artikleid 5 ja 7, võttes arvesse otsuse artiklit 8.

Ajavahemikuks, mis on sätestatud otsuse 1999/468/EÜ artikli 5 lõikes 6, määratakse 3 kuud.

3. Komitee võtab vastu oma töökorra.

(*) EÜT L 184, 17.7.1999, lk 23.”.

9) Lisatakse käesoleva direktiivi lisa tekst.

Artikkel 2

Liikmesriigid võtavad vastu seaduseid, määrusi ja rakendussätteid, mis on vajalikud käesoleva direktiivi järgimiseks.... (*) Nad teatavad sellest viivitamatult komisjonile.

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

Artikkel 3

Käesolev direktiiv jõustub kahekümndal päeval pärast selle avaldamise päevast *Euroopa Liidu Teatajas*.

Artikkel 4

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

.....[koht], [kuupäev]

Euroopa Parlamendi nimel
president

Nõukogu nimel
eesistuja

(*) 12 kuu möödumisel käesoleva direktiivi jõustumise kuupäevast.

LISA

"LISA

KREEKA LAEVAD

LAEVA NIMI	EHITUSAASTA	IMO NUMBER
ARIADNE PALACE	2002	9221310
IKARUS PALACE	1997	9144811
KNOSSOS PALACE	2001	9204063
OLYMPIA PALACE	2001	9220330
PASIPHAE PALACE	1997	9161948
FESTOS PALACE	2001	9204568
EUROPA PALACE	2002	9220342
BLUE STAR I	2000	9197105
BLUE STAR II	2000	9207584
BLUE STAR ITHAKI	1999	9203916
BLUE STAR NAXOS	2002	9241786
BLUE STAR PAROS	2002	9241774
HELLENIC SPIRIT	2001	9216030
OLYMPIC CHAMPION	2000	9216028
LEFKA ORI	1991	9035876
SOPHOKLIS VENIZELOS	1990	8916607"

NÕUKOGU PÕHJENDUSED

I SISSEJUHATUS

1. Komisjon esitas 28. novembril 2002 nõukogule ettepaneku Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi kohta, millega muudetakse direktiivi 1999/32/EÜ seoses laevakütuste väävlisisaldusega.
2. Euroopa Parlament võttis oma arvamuse vastu esimesel lugemisel 2003. aasta 2.–5. juuni istungil.
3. Majandus- ja sotsiaalkomitee esitas oma arvamuse 14. mail 2003.
4. Regioonide komitee teatas 20. jaanuaril 2003, et ei kavatse arvamust esitada.
5. Komisjon võttis muudetud ettepaneku vastu 1. augustil 2003.
6. Nõukogu võttis 9. detsembril 2004. aastal vastu oma ühise seisukoha vastavalt asutamislepingu artikli 251 lõikele 2.

II EESMÄRK

Direktiivi 1999/32/EÜ kavandatavate muudatustega püütakse laiendada selle reguleerimisala kõikidele laevade pardal kasutatavatele toornaftast saadud vedelkütustele ning kehtestada piirmäärad kõnealuste laevakütuste väävlisisaldusele, kui selliseid kütuseid kasutatakse laevadel teatavates Euroopa Liidu osades.

Eesmärk on vähendada laevadelt lähtuvat vääveldioksiidi ja tahkete osakeste heitkogust, nagu on sätestatud laevadelt atmosfääri eralduvate heidete vähendamist käsitlevas paralleelses ELi strateegias. Ettepaneku eesmärk on rakendada vääveloksiidide heidete kontrollipiirkondi, nagu Rahvusvaheline Mereorganisatsioon (IMO) on juba määranud oma õhusaaste konventsioonis, MARPOL konventsiooni VI lisa. Ettepanekuga muudetakse direktiivi 1999/32/EÜ laevakütuste väävlisisaldust käsitlevaid sätteid järgmiselt:

- kõikidel merelaevadel kasutatavatele laevakütustele kehtestatakse 1,5 % suurune väävlisisalduse piirmäär Läänemeres, Põhjameres ja La Manche'i väinas kooskõlas MARPOL konventsiooni VI lisaga, et vähendada laevadelt pärinevate heidete mõju Põhja-Euroopa hapestumisprotsessile,
- ühenduse sadamatesse saabuvatel või sealt väljuvatel liinireisilaevadel kasutatavatele laevakütustele kehtestatakse 1,5 % suurune väävlisisalduse piirmäär, et parandada õhu kvaliteeti, eriti sadamate ja ranniku läheduses, ning tekitada piisav nõudlus, et tagada kogu ELi varustatus kütusega, mille väävlisisaldus ei ületa 1,5 %,
- senist sätet laeva kerge kütteõli kohta muudetakse nii, et kai ääres seisvatelt ja siseveelaevadelt nõutakse selliste kütuste kasutamist, mille väävlisisaldus ei ületa 0,1 % (1. jaanuarist 2010), et vähendada SO₂ ja tahkete osakeste kohaliku heitkogust ning parandada kohaliku õhu kvaliteeti. Erand 16 konkreetse Kreeka laeva kohta kehtib 1. jaanuarini 2012,
- nõuetekohaste kütuste kättesaadavuse tagamiseks keelatakse 2010. aastast selliste laeva kergete kütteõlide (DMA ja DMX kvaliteediklass) müük, mille väävlisisaldus ületab 0,1 %, et kaotada DMB ja DMC kvaliteediklassi kuuluvate laeva diislikütuste jaoks kehtestatud 0,2 % väävlisisalduse piirmäär ning seejärel keelata selliste kütuste müük, kui nende väävlisisaldus ületab 1,5 %.

III ÜHISE SEISUKOHA ANALÜÜS

1. Üldosa

Euroopa Parlament tegi komisjoni ettepanekusse 36 muudatust.

Nõukogu arvates väljendab ühine seisukoht tasakaalustatud kokkulepet, kus:

- direktiivi sätete jõustumise kuupäevad on kooskõlla viidud, võttes arvesse MARPOL konventsiooni VI lisa peatset jõustumist (mais 2005),
- ei sätestata ühtegi erandit, mis oleks vastuolus MARPOL konventsiooni VI lisa jõustumisega ja SOx heidete kontrollipiirkondade asutamisega,
- võetakse nõuetekohaselt arvesse kai ääres seisvatele laevadele kehtestatud uute nõuete praktilisi ja tehnilisi probleeme, sealhulgas konkreetset Kreeka poolt taotletud ajutist erandit mõnede ro-ro reisiparvlaevade kohta.

MARPOL konventsiooni VI lisa jõustub rahvusvaheliselt üks aasta pärast selle ratifitseerimist vähemalt 15 lipuriigi poolt, kes esindavad vähemalt 50 % maailma kaubalaevastiku kogumahutavusest. 15. oktoobriks 2004 olid kõnealuse lisa ratifitseerinud 17 riiki: Rootsi, Norra, Singapur, Bahama, Marshalli Saared, Libeeria, Taani, Saksamaa, Vanuatu, Panama, Kreeka, Bangladesh, Hispaania, Barbados, Samoa, Aserbaidžaan ja Ühendkuningriik; need riigid esindavad üle 50 % maailma kaubalaevastiku kogumahutavusest. Samoa ratifitseeris 15. riigina MARPOL konventsiooni VI lisa 19. mail 2004, mis võimaldab jõustada VI lisa alates 19. maist 2005 ja määruse nr 14 (SOx heidete kontrollipiirkonnad Läänemerele) alates 19. maist 2006. Kuus ELi liikmesriiki (DK, DE, EL, ES, SE, UK) on MARPOLI juba ratifitseerinud ja neli liikmesriiki (NL, FI, CY, PL) ratifitseerivad MARPOLI arvatavasti käesoleval aastal.

Ühine seisukoht on kooskõlas komisjoni ja Euroopa Parlamendi seisukohtadega direktiivi 1999/32/EÜ reguleerimisala laiendamise kohta kõikide toornaftast saadud vedelkütuste suhtes, mida kasutatakse liikmesriikide vetes liiklevate laevade pardal.

Nõukogu:

a) Tegi ühises seisukohas 21 täielikku, osalist või põhimõttelist muudatust:

Muudatus 1: selle muudatuse eesmärk on esitatud põhjenduses 4.

Muudatus 3: selle muudatuse eesmärk on esitatud põhjenduses 5.

Muudatus 4: selle muudatuse eesmärk on esitatud põhjenduses 4.

Muudatus 5: selle muudatuse eesmärk on esitatud põhjenduses 6.

Muudatus 6: selle muudatuse eesmärk on esitatud põhjendustes 6 ja 17.

Muudatus 7: esitatud tervenisti põhjenduses 7.

Muudatus 8: selle muudatuse eesmärk on esitatud põhjenduses 10.

Muudatus 40: ühenduse õigusaktide väljatöötamise üldeeskirjade kohaselt on põhjenduste eesmärk esitada regulatiivosa põhisätete lühike põhjendus ja need ei tohi sisaldada normatiivseid sätteid või poliitilist kihutustegevust; selle muudatuse eesmärki on siiski kajastatud põhjenduses 12.

Muudatus 18: selle muudatuse eesmärk on esitatud artikli 1 lõike 1 punktis d.

- Muudatus 30: selle muudatuse eesmärgile on osutatud põhjenduses 19.
- Muudatus 38: artikli 2 lõikes 3j sätestatud määratlus vastab selle muudatuse eesmärgile.
- Muudatus 39: artikli 2 lõikes 3k sätestatud määratlus kajastab selle muudatuse eesmärki üksikasjalikumalt ja konkreetselt.
- Muudatus 10: see muudatus on esitatud artiklis 4 koos sellest tulenevate muudatustega ajakavas.
- Muudatus 23: see muudatus on esitatud uues artiklis 4b, millega rakendamine lükatakse edasi kuni 2010. aastani kõikide laevaliikide puhul.
- Muudatus 43: seda muudatust käsitletakse põhjalikult uues artiklis 4c.
- Muudatus 27: seda muudatust on kajastatud artikli 6 uues tekstis, mis on sõnastatud selgemini, et vältida tehnilisi raskusi sätte rakendamisel.
- Muudatus 29: selle muudatuse eesmärgiga on arvestatud põhjenduses 10 ja seda käsitletakse ka direktiivi 99/32 artiklis 11.
- Muudatus 31: selle probleemi saab lahendada, kui kasutada mõistet "vedelkütused".
- Muudatus 32: selle muudatuse eesmärki on käsitletud põhjendustes 4 ja 6 ning artikli 7 lõikes 2.
- Muudatus 33: kiidetakse heaks.
- Muudatus 44: selle muudatuse eesmärki on kajastatud artiklis 7.
- b) Ei lisanud ühisesse seisukohta 15 muudatust (2, 4, 13, 14, 15, 16, 17, 21, 22, 28, 41, 42, 24, 25, 26, 37):
- Muudatus 2: ei saanud lisada, kuna leiti, et see ei ole asjakohane.
- Muudatus 14: ei saanud lisada, kuna muudatusega seotud lõige on välja jäetud.
- Muudatused 15, 16, 17: ei saanud lisada. Nende muudatuste eesmärki on siiski käsitletud artikli 4a lõikes 2, mille eesmärk on varasem jõustamine 2006. aasta mais, mil jõustub MARPOL konventsiooni VI lisa.
- Muudatused 21 ja 22: ei saanud lisada.
- Muudatus 28: ei saanud lisada.
- Muudatused 41 ja 42: ei saanud heaks kiita, kuna nõukogu leidis, et on enneaegne prognoosida tulevasi õigusakte (teine etapp), mille vastuvõtmine sõltuks praeguste muudatuste rakendamise hinnangust. Edasiste täiustuste vajadust siiski tunnustatakse uue artikli 7 lõikes 2.
- Muudatus 24: ei saanud lisada.
- Muudatus 25: ei saanud lisada, kuna leiti, et see ei ole proportsionaalne.
- Muudatus 26: ei saanud heaks kiita, kuna muudatus 42 oli tagasi lükatud (uus artikkel 4 a a).
- Muudatus 37: ei saanud lisada, kuna nõukogu leidis, et siseriiklikesse õigusaktidesse ülevõtmiseks on vaja 12 kuud.
- c) Nõukogu lisan artikli 4a lõiked 3 ja 4, et selgitada direktiivi erinevate sätete jõustamisega seotud küsimusi.

IV JÄRELDUS

Vaatamata asjaolule, et nõukogu ei saa kiita heaks kõiki Euroopa Parlamendi poolt vastu võetud muudatusi, leiab ta, et ühine seisukoht vastab valdavalt parlamendi käsitlusele ja et see on kooskõlas komisjoni muudetud ettepanekuga, vähendades oluliselt väeveldioksiidi heitkogust ELis nii, et vähendamine annaks võimalikult suurt kasu asulälähistes sadamates ja rannikul ja nende läheduses ning hapestumisele tundlikes ökosüsteemides.

Selle algatusega ergutatakse ELi liikmesriike rahvusvaheliselt rohkem tegutsema, et parandada laevade keskkonnastandardeid, eelkõige ratifitseerides MARPOL konventsiooni VI lisa ja tagades selle tugevdamise.
