



Sisukord

I Seadusandlikud aktid

MÄÄRUSED

- ★ Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) 2020/1054, 15. juuli 2020, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 561/2006 maksimaalse ööpäevase ja igapäevase sõiduaja, minimaalsete vaheaegade ning ööpäevaste ja igapäevaste puhkeperioodide miinimumnõuete osas ning määrust (EL) nr 165/2014 sõidumeerikute abil positsioneerimise osas 1
- ★ Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) 2020/1055, 15. juuli 2020, millega muudetakse määruseid (EÜ) nr 1071/2009, (EÜ) nr 1072/2009 ja (EL) nr 1024/2012 eesmärgiga kohandada neid autovedude sektoris toimunud arenguga 17
- ★ Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) 2020/1056, 15. juuli 2020, elektroonilise kaubaveoteabe kohta ⁽¹⁾ 33

DIREKTIIVID

- ★ Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv (EL) 2020/1057, 15. juuli 2020, millega kehtestatakse seoses direktiividega 96/71/EÜ ja 2014/67/EL sõidukijuhtide lähetamist autovedude sektoris reguleerivad erinormid ning muudetakse direktiivi 2006/22/EÜ seoses täitmise tagamise nõuetega ja määrust (EL) nr 1024/2012 49

⁽¹⁾ EMPs kohaldatav tekst

Aktid, mille pealkiri on trükitud harilikus trükikirjas, käsitlevad põllumajandusküsimuste igapäevast korraldust ning nende kehtivusaeg on üldjuhul piiratud.

Kõigi ülejäänud aktide pealkirjad on trükitud poolpaksus kirjas ja nende ette on märgitud tärn.

I

(Seadusandlikud aktid)

MÄÄRUSED

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS (EL) 2020/1054,

15. juuli 2020,

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

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

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

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,

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

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust, ⁽²⁾

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt ⁽³⁾

ning arvestades järgmist:

- (1) Sõidukijuhtide head töötingimused ja autoveoettevõtjate ausad konkurentsitingimused on ülimalt olulised, et luua ohutu, tõhus ja sotsiaalselt vastutustundlik autoveosektor mittediskrimineerimise tagamiseks ja kvalifitseeritud töötajate ligimeelitamiseks. Selle protsessi hõlbustamiseks on oluline, et liidu sotsiaalõigusnormid autoveo valdkonnas oleksid selged, proportsionaalsed, eesmärgipärased, kergesti kohaldatavad ja jõustatavad, ning et neid rakendataks tõhusalt ja ühtselt kogu liidus.
- (2) Autoveovaldkonnas kehtivate liidu sotsiaalõigusnormide rakendamise tulemuslikkuse ja tõhususe hindamisel ning eelkõige Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 561/2006 ⁽⁴⁾ hindamisel tehti kindlaks teatavad puudused õigusraamistiku rakendamisel. Ebaselged normid iganädalase puhkeperioodi, puhkevõimaluste ja mitme juhiga veo vaheaegade kohta ning normide puudumine juhtide koju naasmise kohta on viinud liikmesriikides erinevate tõlgendusteni ja erinevate jõustamise tavadeni. Mitu liikmesriiki on hiljuti vastu võtnud ühepoolsed meetmed, mis vähendavad veelgi õiguskindlust ning suurendavad sõidukijuhtide ja ettevõtjate ebavõrdset kohtlemist. Samal ajal aitavad maksimaalsed ööpäevased ja iganädalased sõiduajad tulemuslikult parandada sõidukijuhtide sotsiaalseid tingimusi ja üldist liiklusohutust. Õigusnormide täitmise tagamiseks on vaja pidevalt pingutada.

⁽¹⁾ ELT C 197, 8.6.2018, lk 45.

⁽²⁾ ELT C 176, 23.5.2018, lk 57.

⁽³⁾ Euroopa Parlamendi 4. aprilli 2019. aasta seisukoht (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata) ja nõukogu 7. aprilli 2020. aasta esimese lugemise seisukoht (ELT C 151, 6.5.2020, lk 1). Euroopa Parlamendi 9. juuli 2020. aasta seisukoht (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata).

⁽⁴⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. märtsi 2006. aasta määrus (EÜ) nr 561/2006, mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist ja millega muudetakse nõukogu määrusi (EMÜ) nr 3821/85 ja (EÜ) nr 2135/98 ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 3820/85 (ELT L 102, 11.4.2006, lk 1).

- (3) Liiklusohutuse edendamiseks on oluline julgustada veoettevõtjaid looma ohutuskultuuri, mida järgitakse kõigil tasanditel. Eelkõige ei tohiks sõidu- ja puhkeaja normide rikkumise või liiklusohutuse kahjustamise vältimiseks olla lubatud siduda tulemustasu ajaga, mis kuulub reisijate vedamiseks sihtkohta või kaupade kohaletoimetamiseks.
- (4) Määruse (EÜ) nr 561/2006 järelhindamine kinnitas, et liidu sotsiaalõigusnormide ebajärjekindel ja ebatõhus jõustamine tulenes peamiselt sellest, et normid on ebaselged, kontrollivahendite kasutamine ei ole tõhus ja seda tehakse ebavõrdset ning et halduskoostöö liikmesriikide vahel ei ole piisav.
- (5) Selguse ja järjepidevuse parandamiseks tuleks määratleda sõiduki mitteäriisilisel eesmärgil kasutamise suhtes tehtav erand määruse (EÜ) nr 561/2006 kohaldamisalast.
- (6) Selged, sobivad, proportsionaalsed ja ühtlaselt jõustatud normid on samuti väga olulised selliste poliitiliste eesmärkide saavutamiseks nagu juhtide töötingimuste parandamine ning eelkõige moonutamata ja ausa konkurentsi tagamine ettevõtjate vahel ja liiklusohutuse suurendamine kõigi liiklejate jaoks.
- (7) Kehtivad vaheaegade nõuded on osutunud mitme juhiga vedude puhul sobimatuks ja ebapraktiliseks. Seepärast on mitme juhiga veo puhul asjakohane kohandada vaheaegade registreerimise nõuet vastavalt veo eripärale, kahjustamata sealjuures juhi ohutust ja liiklusohutust.
- (8) Rahvusvahelisi kaupade kaugvedusid tegevad juhid veedavad pikki perioode kodust eemal. Kehtivad nõuded regulaarse iganädalase puhkeperioodi kohta võivad kodust eemal veedetud aega asjatult pikendada. Seepärast on soovitatav kohandada regulaarse iganädalase puhkeperioodi sätteid selliselt, et sõidukijuhid saaksid teha rahvusvahelisi vedusid normide kohaselt ja jõuda regulaarse iganädalase puhkeperioodi ajaks koju ning et kõik lühendatud iganädalased puhkeperioodid kompenseeritaks neile täielikult. Võttes arvesse reisijate- ja kaubaveo erinevust, ei tohiks seda võimalust kohaldada reisijaid vedavate juhtide suhtes.
- (9) Paindlikkus juhtide puhkeperioodide kavandamisel peaks olema läbipaistev ja juhi jaoks prognoositav ega tohiks mingil viisil ohustada liiklusohutust, suurendada juhtide väsimust ega halvendada töötingimusi. Seepärast ei tohiks sellist paindlikkust kohaldada juhi kehtiva tööaja ega maksimaalse kahenädalase sõiduaja muutmiseks ning selle suhtes tuleks kohaldada rangemaid lühendatud puhkeaja hüvitamise norme.
- (10) Selleks et vältida paindlikkuse kuritarvitamist, on oluline määratleda selgelt selle kohaldamisala ning näha ette asjakohased kontrollid. Seepärast peaks see kohaldamisala olema piiratud nende juhtidega, kes veedavad võrdlusperioodil lühendatud iganädalasi puhkeperioode väljaspool ettevõtja asukohaliikmesriiki ja väljaspool juhi elukohti. Seda on võimalik kontrollida sõidumeerikute andmete abil nii maanteel kui ka veoettevõtja tööruumides, kuna need sisaldavad andmeid puhkeperioodi alguse ja lõpu asukoha kohta ning teavet konkreetsete juhtide kohta.
- (11) Tõhusa jõustamise tagamiseks on oluline, et pädevad asutused suudaksid maanteekontrolli käigus teha kindlaks, kas kontrollimise päeval ja sellele eelnenud 56 päeval on sõiduaegadest ja puhkeperioodidest nõuetekohaselt kinni peetud.
- (12) Kiire tehnoloogilise arengu tulemusena on juhtimissüsteemid järjest enam automatiseeritud, mistõttu sõidukijuht peab järjest vähem otseselt sekkuma või ei pea seda üldse. Et võtta arvesse kõnealuseid muutusi, võib liiklusohutuse ja võrdsete tingimuste tagamiseks ning töötingimuste parandamiseks olla vaja kohandada kehtivaid õigusakte, sealhulgas sõidu- ja puhkeaja norme, tagades samal ajal liidu rolli uute uuenduslike tehnoloogiate ja tavade valdkonna teerajajana. Seepärast peaks komisjon esitama hindamisaruande, milles käsitletakse autonoomsete sõidukijuhtimise süsteemide kasutamist liikmesriikides, sealhulgas autonoomsete sõidukijuhtimise tehnoloogiate kasulikkust. Kui see on kohane, tuleks aruandele lisada seadusandlik ettepanek.
- (13) Sotsiaalse progressi edendamiseks on asjakohane täpsustada, kus iganädalast puhkeperioodi võib veeta, et tagada juhtidele piisavad puhketingimused. Majutuse kvaliteet on eriti oluline regulaarsel iganädalasel puhkeperioodil, mille juht peaks veetma veoettevõtja kui tööandja kulul sobivas majutuskohas väljaspool sõiduki kabiini. Sõidukijuhtide heade töötingimuste ja ohutuse tagamiseks on asjakohane selgitada nõuet, mille kohaselt tuleb juhtidele tagada kvaliteetne ja soolisi iseärasusi arvestav majutus regulaarse iganädalase puhkeperioodi ajaks, kui nad viibivad kodust eemal.

- (14) Samuti on vaja ette näha, et veoettevõtjad korraldaksid juhtide töö selliselt, et perioodid, mil nad kodust eemal viibivad, ei oleks ülemäära pikad ning et juhtidele võimaldataks võtta pikki puhkeperioode kompensatsioonina lühendatud iganädalaste puhkeperioodide eest. Naasmise korraldamisel tuleks võimaldada jõuda veoettevõtja tegevuskohta ettevõtja asukohaliikmesriigis või juhi elukohta ning juhid saavad ise valida, kus nad soovivad oma puhkeperioodi veeta. Tõendamaks, et veoettevõtja täidab oma korrapärase naasmise korraldamise kohustusi, peaks veoettevõtjal olema võimalik kasutada sõidumeeriku andmeid, juhi töögraafikuid või muid dokumente. Sellised tõendid peaksid olema veoettevõtja tööruumides kättesaadavad, et need kontrolliasutuse nõudmisel esitada.
- (15) Kuna regulaarseid iganädalasi puhkeperioode ja pikemaid puhkeperioode ei või veeta sõidukis või parkimisalal, vaid üksnes sobivas majutuskohas, mis võib parkimisalaga külgneda, on äärmiselt oluline, et juhid saaksid teha kindlaks ohutute ja turvaliste parkimisalade asukohad, mis on piisavalt turvalised ja kus on sobivad ruumid. Komisjon on juba uurinud, kuidas saaks edendada kvaliteetsete parkimisalade arendamist, sealhulgas vajalikke miinimumnõudeid. Seepärast peaks komisjon töötama välja ohutute ja turvaliste parkimisalade nõuded. Need nõuded peaksid soodustama kvaliteetsete parkimisalade edendamist. Nõuded võib läbi vaadata, et parandada juurdepääsu alternatiivkütustele kooskõlas kõnealust taristut arendava poliitikaga. Samuti on oluline, et parkimisalasid hoitaks jää- ja lumevabana.
- (16) Ohutute ja turvaliste parkimisalade suhtes tuleks kohaldada kontrollimenetlusi, mida sertifitseeritakse vastavalt liidu nõuetele. Nende kontrollimenetlustega tagatakse parkimisalade jätkuv vastavus kõnealustele nõuetele. Komisjonile tuleks seega teha ülesandeks valmistada ette sertifitseerimismenetlus ohutute ja turvaliste parkimisalade arendamiseks liidus.
- (17) Liiklusohutuse ja õigusnormide jõustamise huvides peaksid kõik sõidukijuhid olema täiel määral teadlikud sõidu- ja puhkeaja normidest ning väsimusega kaasnevatest ohtudest. Sellega seoses on oluline kergesti kättesaadav teave olemasolevate puhkerajatiste kohta. Seepärast peaks komisjon pakkuma teavet ohutute ja turvaliste parkimisalade kohta kasutajasõbraliku veebisaidi kaudu. Seda teavet tuleks pidevalt ajakohastada.
- (18) Parkimisalade jätkuva ohutuse ja turvalisuse tagamiseks peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu õigusakte, et kehtestada ohutute ja turvaliste parkimisalade teenindustaseme nõuded ning parkimisalade ohutuse ja turvalisuse sertifitseerimise menetlus. On eriti oluline, et komisjon viiks oma ettevalmistava töö käigus läbi asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil, ja et kõnealused konsultatsioonid viidaks läbi kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes⁽⁵⁾ sätestatud põhimõtetega. Eelkõige selleks, et tagada delegeeritud õigusaktide ettevalmistamises võrdne osalemine, saavad Euroopa Parlament ja nõukogu kõik dokumendid liikmesriikide ekspertidega samal ajal ning nende ekspertidel on pidev juurdepääs komisjoni eksperdirühmade koosolekutele, millel arutatakse delegeeritud õigusaktide ettevalmistamist.
- (19) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 1315/2013⁽⁶⁾ kehtestatud üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T) läbivaadatud suunistes on ette nähtud parkimisala rajamine kiirtee äärde ligikaudu iga 100 km järel, et tagada isikutele, kes kasutavad maanteed ärieesmärgil, parkimiskoht kus on piisav ohutuse ja turvalisuse tase. Piisava parkimistaristu ehitamise kiirendamiseks ja edendamiseks on olulised piisavad võimalused liidupooleks kaasrahastamiseks kooskõlas liidu kehtivate ja tulevaste õigusaktidega, millega kehtestatakse kõnealuse rahalise toetuse tingimused.
- (20) Paljud liidu piires toimuvad autoveod hõlmavad parvlaeva või rongiga läbitavaid teekonnaloike. Seepärast tuleks selliste vedude jaoks kehtestada selged ja asjakohased puhkeperioodide ja vaheaegade normid.

⁽⁵⁾ ELT L 123, 12.5.2016, lk 1.

⁽⁶⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. detsembri 2013. aasta määrus (EL) nr 1315/2013 üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate liidu suuniste kohta ja millega tunnistatakse kehtetuks otsus nr 661/2010/EL (ELT L 348, 20.12.2013, lk 1).

- (21) Sõidukijuhtidel tuleb mõnikord ette ettenägematuid asjaolusid, mille tõttu nad ei jõua iganädalaseks puhkeperioodiks soovitud sihtkohta ilma liidu norme rikkumata. Juhtide toimetulemist selliste olukordadega on soovitatav lihtsustada ja anda neile võimalus jõuda iganädalaseks puhkeperioodiks sihtkohta. Sellised erakorralised asjaolud on ootamatud olukorrad, mis on vältimatud ja mida ei ole võimalik ette näha, mil ootamatult muutub võimatuks käesoleva määruse sätete täies ulatuses kohaldamine lühikese aja jooksul. Seetõttu ei saa sellistele asjaoludele süstemaatiliselt viidata, et vältida käesoleva määruse järgimist. Õigusnormide nõuetekohase jõustamise tagamiseks peaksid juhid dokumenteerima nendest normidest kõrvalekaldumist põhjustavad asjaolud. Lisaks peaksid kaitsemeetmed tagama, et sõiduaeg ei oleks ülemäära pikk.
- (22) Erinevate jõustamistavade kasutamise vähendamiseks ja ärahoidmiseks ning selleks, et veelgi parandada piiriülese jõustamise tõhusust ja tulemuslikkust, on väga oluline kehtestada korrapärase liikmesriikidevahelise halduskoostöö selged reeglid.
- (23) Liikmesriigid peaksid võtma kõik vajalikud meetmed tagamaks, et Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruste (EÜ) nr 561/2006 ja (EL) nr 165/2014 ⁽⁷⁾ rikkumise korral kohaldatavaid karistusi reguleerivaid riigisiseseid õigusnorme rakendatakse tõhusal, proportsionaalsel ja hoiataval viisil. Oluline on tagada, et teave igas liikmesriigis kohaldatavate karistuste kohta oleks kutseala töötajatele kergesti kättesaadav. Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2019/1149 ⁽⁸⁾ asutatud Euroopa Tööjõuamet võiks sellist juurdepääsu hõlbustada, tehes teabe kättesaadavaks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2018/1724 ⁽⁹⁾ loodud kogu ühtse liiduülese veebisaidi kaudu, mis toimib ühtse kontaktpunktina teabe saamiseks õiguste, menetluste ja teenuste kohta liidu ja riiklikul tasandil kõigis liidu ametlikes keeltes.
- (24) Selleks et tagada määruse (EÜ) nr 561/2006 rakendamise ühetaolised tingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused, et selgitada kõnealuse määruse sätteid ja kehtestada ühine lähenemisviis sätete kohaldamise ja jõustamise kohta. Neid volitusi tuleks teostada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 182/2011 ⁽¹⁰⁾.
- (25) Selleks et tagada ühetaolised tingimused määruse (EL) nr 165/2014 rakendamiseks, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused võtta vastu rakendusaktid, millega kehtestatakse üksikasjalikud sätted sõiduki piiriületusi käsitlevate andmete registreerimise ja salvestamise kohustuse ühetaoliseks kohaldamiseks ning üksikasjalikud sätted, mida on vaja andmenõudeid ja funktsioone käsitlevate sätete kohaldamiseks ning sõidukite sõidumeerikute paigaldamiseks. Neid volitusi tuleks teostada kooskõlas määrusega (EL) nr 182/2011.
- (26) Sotsiaalõigusnormide jõustamise kulutasuvuse suurendamiseks tuleks täiel määral ära kasutada olemasolevad ja arukad sõidumeerikusüsteemid ning arukas sõidumeerik tuleks muuta kohustuslikuks ka väikeste tarbesõidukite puhul, mis ületavad teatava kaalu ning mida kasutatakse rahvusvahelistel vedudel rendi või tasu eest. Seetõttu tuleks parandada sõidumeerikute funktsionaalsust, et võimaldada täpsemat positsioneerimist.
- (27) Võttes arvesse sotsiaalõigusnormide täitmise tagamise kulutasuvust, uue tehnoloogia kiiret arengut, üleminekut digitehnoloogiale kogu liidu majanduses ning vajadust tagada rahvusvahelise autoveo sektori ettevõtjatele võrdsed tingimused, on vaja lühendada registreeritud sõidukitele aruka sõidumeeriku paigaldamiseks ette nähtud üleminekuaega. Arukas sõidumeerik aitab lihtsustada kontrollimist ja seega ka liikmesriikide ametiasutuste tööd.

⁽⁷⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. veebruari 2014. aasta määrus (EL) nr 165/2014 autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta, millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 3821/85 autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta ning muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 561/2006, mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist (ELT L 60, 28.2.2014, lk 1).

⁽⁸⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2019. aasta määrus (EL) 2019/1149, millega asutatakse Euroopa Tööjõuamet, muudetakse määrusi (EÜ) nr 883/2004, (EL) nr 492/2011 ja (EL) 2016/589 ning tunnistatakse kehtetuks otsus (EL) 2016/344 (ELT L 186, 11.7.2019, lk 21).

⁽⁹⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 2. oktoobri 2018. aasta määrus (EL) 2018/1724, millega luuakse ühtne digivärv teabele ja menetlustele ning abi- ja probleemilahendamisteenustele juurdepääsu pakkumiseks ning millega muudetakse määrust (EL) nr 1024/2012 (ELT L 295, 21.11.2018, lk 1).

⁽¹⁰⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrus (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisvolituste teostamise suhtes (ELT L 55, 28.2.2011, lk 13).

- (28) Tagamaks, et juhid, ettevõtjad ja kontrolliasutused saaksid võimalikult kiiresti kasutada arukate sõidumeerikute eeliseid, sealhulgas automatiseeritud piiriületuse registreerimist, tuleks kasutusel olev sõidukipark selliste seadmetega varustada asjakohase aja jooksul pärast üksikasjalike tehniliste sätete jõustumist. See ajavahemik tagab piisava ettevalmistusaja.
- (29) Aruka sõidumeerikuga varustamata sõidukite sõidumeerikusse tuleks registreerida liikmesriikide piiride ületamine, tehes seda esimeses võimalikus peatuskohas piiril või pärast piiri ületamist.
- (30) Tegevuse salvestamine sõidumeerikusse on oluline osa sõidukijuhi tööst. Seepärast on väga oluline, et juhtidele pakutakse asjakohast koolitust turule toodavate sõidumeerikute uute funktsioonide kasutamise kohta. Kõnealuse koolitusega seotud kulud peaksid kandma tööandjana veoettevõtjad.
- (31) Kontrolliametnikud, kes kontrollivad autoveosektori vastavust asjakohastele liidu õigusaktidele, on silmitsi väljakutsetega, mis tulenevad kasutatavate sõidumeerikute mitmekesisusest ja kiiresti arenevatest oskuslikest manipuleerimistehnikatest. See kehtib eriti maanteekontrollide puhul. Seepärast on väga oluline, et kontrolliametnikud saaksid asjakohast koolitust, et tagada nende teadlikkus uusimast tehnoloogilisest arengust ja manipuleerimistehnikatest.
- (32) Kui kontrolliametnik eemaldab kontrollimise eesmärgil sõidumeeriku plommi, tuleks veoettevõtjate ja kontrolliasutuste koormuse vähendamiseks teataval ja hästi dokumenteeritud asjaoludel lubada kontrolliametnikul sõidumeerik uuesti plommida.
- (33) Võttes arvesse tehnoloogia pidevat arengut, uurib komisjon võimalust töötada välja uusi tehnilisi lahendusi, mis pakuvad samu eeliseid ja sama turvalisust, kui aruka sõidumeeriku pakutavad lahendused, tehes seda samade või väiksemate kaasnevate kuludega.
- (34) On oluline, et kolmandate riikide veoettevõtjate suhtes kohaldataks liidu territooriumil toimuvate autovedude puhul liidu õigusnormidega samaväärseid norme. Komisjon peaks hindama selle põhimõtte järgimist liidu tasandil ja pakkuma välja sobivaid lahendusi, mille üle pidada läbirääkimisi rahvusvahelisel autoveol töötava sõiduki meeskonna tööalase Euroopa kokkuleppe raames.
- (35) Kaubavedu erineb reisijateveost. Seepärast peaks komisjon hindama, kas tuleks teha ettepanek sobivamate reisijateveo normide kehtestamiseks, eelkõige seoses Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 1073/2009⁽¹¹⁾ artikli 2 punktis 4 määratletud juhuvedudega.
- (36) Kuna käesoleva määruse eesmärke, nimelt parandada liiklusohutust ja sõidukijuhtide töötingimusi kogu liidus autoveosektoris sõiduaega, vaheaegu ja puhkeperioode reguleerivate normide ning sõidumeerikute kasutamist ja kohustuslikuks muutmist reguleerivate normide ühtlustamisega, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada, küll aga saab neid eesmärkide iseloomu tõttu paremini saavutada liidu tasandil, võib liit võtta meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev määrus nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale.
- (37) Seepärast tuleks määruseid (EÜ) nr 561/2006 ja (EL) nr 165/2014 vastavalt muuta,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Määrust (EÜ) nr 561/2006 muudetakse järgmiselt.

1) Artikli 2 lõikesse 1 lisatakse järgmine punkt:

„aa) alates 1. juulist 2026, rahvusvaheliseks kaubaveoks või kabotaažveoks kasutatavate sõidukitega, mille lubatud täismass koos haagise või poolhaagisega ületab 2,5 tonni, või“.

⁽¹¹⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. oktoobri 2009. aasta määrus (EÜ) nr 1073/2009 rahvusvahelisele bussiteenuste turule juurdepääsu käsitlevate ühiseeskirjade kohta ning millega muudetakse määrust (EÜ) nr 561/2006 (ELT L 300, 14.11.2009, lk 88).

2) Artiklit 3 muudetakse järgmiselt:

a) punkt aa asendatakse järgmisega:

„aa) sõidukite või autorongidega, mille lubatud täismass ei ületa 7,5 tonni ja mida kasutatakse:

i) selliste materjalide, seadmete või masinate veoks, mida juht vajab seoses oma tööga, või

ii) käsitöötoodete kohaletoometamiseks

ainult ettevõtte asukohast 100 km raadiuses, tingimusel et sõiduki juhtimine ei ole juhi põhitegevus ning vedu ei toimu rendi või tasu eest;“;

b) lisatakse järgmine punkt:

„ha) kaubaveoks kasutatavate sõidukitega, mille lubatud täismass koos haagise või poolhaagisega ületab 2,5 tonni, kuid ei ületa 3,5 tonni, kui vedu ei toimu rendi või tasu eest, vaid ettevõtte või juhi enda kulul ning sõiduki juhtimine ei ole seda juhtiva isiku põhitegevus.“

3) Artiklisse 4 lisatakse järgmine punkt:

„r) „mitteäriiline vedu“ – autovedu, mis ei toimu rendi või tasu eest ega omal kulul ning mille eest ei saada otsest ega kaudset tasu ja mille läbi sõidukijuht ega teised isikud ei saa otseselt ega kaudselt tulu ning mis ei ole seotud kutse- ega äritegevusega.“

4) Artikli 6 lõige 5 asendatakse järgmisega:

„5. Vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 165/2014 (*) artikli 34 lõike 5 punkti b alapunktile iii registreerib juht muu tööna kogu artikli 4 punktis e kirjeldatud viisil veedetud aja, samuti kogu sõiduaja sõidukiga, mida kasutatakse käesoleva määruse reguleerimisalast väljapoole jäävatel äriistel eesmärkidel, ning kogu direktiivi 2002/15/EÜ artikli 3 punktis b määratletud valmisolekuaja. See tuleb kanda käsitsi salvestuslehele või väljatrükile või sisestada manuaalselt sõidumeerikusse.

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

5) Artiklisse 7 lisatakse järgmine lõik:

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

6) Artiklit 8 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 6 asendatakse järgmisega:

„6. Kahe üksteisele järgneva nädala jooksul peab juht võtma vähemalt järgmised puhkeperioodid:

a) kaks regulaarset iganädalast puhkeperioodi või

b) ühe regulaarse iganädalase puhkeperioodi ja ühe vähemalt 24-tunnise lühendatud iganädalase puhkeperioodi.

Iganädalane puhkeperiood peab algama hiljemalt eelmise iganädalase puhkeperioodi lõpule järgnenud kuue 24-tunnise ajavahemiku möödumisel.

Erandina esimesest lõigust võib rahvusvahelise kaubaveoga tegelev juht võtta väljaspool asukohaliikmesriiki järjestikku kaks lühendatud iganädalast puhkeperioodi, tingimusel et juht võtab iga nelja järjestikuse nädala jooksul vähemalt neli iganädalast puhkeperioodi, millest vähemalt kaks on regulaarsed iganädalased puhkeperioodid.

Käesoleva lõike kohaldamisel käsitatakse juhti rahvusvahelise kaubaveoga tegeleva juhina tingimusel, et juht alustab kahte järjestikku lühendatud iganädalast puhkeperioodi väljaspool tööandja asukohaliikmesriiki ja juhi elukohariiki.;

b) lisatakse järgmine lõige:

„6b. Iganädalase puhkeperioodi lühendamist kompenseeritakse samaväärselt puhkeajaga, mis tuleb võtta tervikuna enne kõnealusele nädalale järgneva kolmanda nädala lõppu.

Kui lõike 6 kolmanda lõigu kohaselt on järjestikku võetud kaks lühendatud iganädalast puhkeperioodi, eelneb järgmisele iganädalasele puhkeperioodile nende kahe lühendatud iganädalase puhkeperioodi kompenseerimiseks võetav puhkeperiood.“;

c) lõige 8 asendatakse järgmisega:

„8. Regulaarseid iganädalasi puhkeperioode ja üle 45-tunniseid iganädalasi puhkeperioode, mida võetakse kompensatsioonina eelneva lühendatud iganädalase puhkeperioodi eest, ei või veeta sõidukis. Need tuleb veeta sobivas soolisi iseärasusi arvestavas majutuskohas, kus on asjakohased magamis- ja sanitaarruumid.

Kõik majutuskulud väljaspool sõidukit katab tööandja.“;

d) lisatakse järgmine lõige:

„8a. Veoettevõtja korraldab juhtide töö selliselt, et iga nelja järjestikuse nädala jooksul saab juht naasta oma tavalisse tugipunkti tööandja tegevuskohas, kus algab juhi iganädalane puhkeperiood, tööandja asukohaliikmesriigis, või naasta juhi elukohta, et veeta vähemalt ühe regulaarse iganädalase puhkeperioodi või üle 45-tunnise iganädalase puhkeperioodi, mis on võetud kompensatsioonina lühendatud iganädalase puhkeperioodi eest.

Kui aga juht on lõike 6 kohaselt võtnud järjestikku kaks lühendatud iganädalast puhkeperioodi, korraldab veoettevõtja juhi töö selliselt, et juht saab naasta enne kompensatsioonina võetava üle 45-tunnise korrapärase iganädalase puhkeperioodi algust.

Ettevõtja dokumenteerib, kuidas ta seda kohustust täidab, ning säilitab dokumendid oma tööruumides, et need kontrolliasutuste taotlusel esitada.“;

e) lisatakse järgmine lõige:

„10. Hiljemalt 21. augustil 2022 hindab komisjon, kas saaks vastu võtta sobivamaid norme sõidukijuhtide jaoks, kes tegelevad reisijate juhuveoga, nagu on määratletud määruse (EÜ) nr 1073/2009 artikli 2 punktis 4.“

7) Lisatakse järgmine artikkel:

„Artikkel 8a

1. Komisjon tagab, et teave ohutute ja turvaliste parkimisalade kohta on kaupade ja reisijate autoveoga tegelevatele juhtidele kergesti kättesaadav. Komisjon avaldab nimekirja kõigist sertifitseeritud parkimisaladest, et tagada juhtidele piisav:

— sissetungimiste avastamine ja ennetamine;

- valgustus ja nähtavus;
- hädaolukorra kontaktpunktid ja menetlused;
- soolisi iseärasusi arvestavad sanitaarruumid;
- söögi ja joogi ostmise võimalused;
- sidet võimaldavad ühendused;
- energiavarustus.

Selliste parkimisalade loetelu tehakse kättesaadavaks ühtsel ametlikul veebisaidil, mida ajakohastatakse korrapäraselt.

2. Komisjon võtab kooskõlas artikliga 23a vastu delegeeritud õigusaktid, et kehtestada nõuded, millega täiendavalt täpsustatakse lõikes 1 loetletud alade teenindustaset ja turvalisust ning parkimisalade sertifitseerimise menetlust.

3. Kõik sertifitseeritud parkimisalad võivad märkida, et need on sertifitseeritud vastavalt liidu nõuetele ja menetlustele.

Vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 1315/2013 (*) artikli 39 lõike 2 punktile c peavad liikmesriigid soodustama parkimiskohtade rajamist isikute jaoks, kes kasutavad maanteed ärieesmärgil.

4. Komisjon esitab 31. detsembriks 2024 Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande sõidukijuhtidele sobivate puhkealade ja turvaliste parkimiskohtade kättesaadavuse ning lõikes 2 osutatud delegeeritud õigusaktide kohaselt sertifitseeritud ohutute ja turvaliste parkimisalade arendamise kohta. Aruandes võib loetleda meetmeid ohutute ja turvaliste parkimisalade arvu ja kvaliteedi suurendamiseks.

(*) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. detsembri 2013. aasta määrus (EL) nr 1315/2013 üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate liidu suuniste kohta ja millega tunnistatakse kehtetuks otsus nr 661/2010/EL (ELT L 348, 20.12.2013, lk 1).“

8) Artiklit 9 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Erandina artiklist 8 tohib parvlaeva või rongiga veetavat sõidukit saatev juht, kellel on regulaarne ööpäevane puhkeperiood või lühendatud iganädalane puhkeperiood, selle katkestada kuni kahel korral muude töödega, mille kogukestus ei tohi ületada ühte tundi. Nimetatud regulaarse ööpäevase puhkeperioodi või lühendatud iganädalase puhkeperioodi jooksul peab juhil olema juurdepääs tema käsutuses olevale magamiskajutile või -kupeele või magamis- või lamamisasemele.

Regulaarsete iganädalaste puhkeperioodide puhul kohaldatakse seda erandit parvlaeva- või rongireiside suhtes üksnes juhul, kui

a) reis kestab kava kohaselt vähemalt kaheksa tundi ning

b) juhil on juurdepääs parvlaeval või rongis asuvalle magamiskajutile või -kupeele.“;

b) lõige 2 asendatakse järgmisega:

„2. Aega, mida juht kulutab sõiduki kasutama hakkamiseks käesoleva määruse reguleerimisalas oleva sõiduki asukohta minemiseks või sealt asukohast naasmiseks, kui sõiduk ei ole juhi kodus ega juhi tavalises tugipunktis tööandja tegevuskohas ei tohi käsitleda puhkeaja või vaheajana, v.a kui juht on laevas või rongis ning tal on juurdepääs magamiskajutile või -kupeele või magamis- või lamamisasemele.“

9) Lisatakse järgmine artikkel:

„Artikkel 9a

Komisjon koostab ja esitab 31. detsembriks 2025 Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande, milles hinnatakse autonoomsete sõidukijuhtimise süsteemide kasutamist liikmesriikides. Nimetatud aruandes keskendutakse eelkõige nende süsteemide võimalikule mõjule sõidu- ja puhkeaja normidele. Asjakohasel juhul lisatakse aruandele seadusandlik ettepanek käesoleva määruse muutmiseks.“

10) Artikli 10 lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Veoettevõtjatel on keelatud töölepingu alusel töötavatele või veoettevõtja käsutusse antud juhtidele makstava tasu, ka lisatasu ja preemiade kujul makstavate summade sidumine läbisõidetud vahemaaga, kohaletoimetamise kiirusega või edasitoimetatud kauba kogusega, kui makstavad summad võivad oma laadi poolest ohustada liiklusohutust või soodustada käesoleva määruse rikkumist.“

11) Artiklisse 12 lisatakse järgmised lõigud:

„Tingimusel et liiklusohutust seeläbi ei ohustata, võib juht erakorralistel asjaoludel kalduda kõrvale artikli 6 lõigete 1 ja 2 ning artikli 8 lõike 2 sätetest, ületades ööpäevast või iganädalast sõiduaega kuni ühe tunni võrra, et jõuda iganädalase puhkeperioodi veetmiseks tööandja tegevuskohta või juhi elukohta.

Samadel tingimustel võib juht ületada ööpäevast ja iganädalast sõiduaega kuni kahe tunni võrra, et jõuda regulaarse iganädalase puhkeperioodi veetmiseks tööandja tegevuskohta või juhi elukohta, tingimusel et vahetult enne täiendavat sõiduaega on tehtud 30-minutiline katkestamata vaheaeg.

Juht peab sellise kõrvalekaldumise põhjuse hiljemalt sihtkohta või sobivasse peatuskohta jõudmisel märkima käsitsi sõidumeeriku salvestuslehele, väljatrükile või oma töögraafikusse.

Igasugune sõiduaega ületamine kompenseeritakse samaväärse puhkeajaga, mis tuleb võtta tervikuna koos mis tahes puhkeperioodiga enne kõnealusele nädalale järgneva kolmanda nädala lõppu.“

12) Artikli 13 lõiget 1 muudetakse järgmiselt:

a) punkt e asendatakse järgmisega:

„e) sõidukid, mis on käigus ainult saartel või riigi ülejäänud territooriumist eraldatud aladel, mille pindala ei ületa 2 300 km² ja mis ei ole riigi ülejäänud territooriumiga ühendatud mootorsõidukitele kasutamiseks avatud silla, koolme ega tunneli kaudu ega piirne mõne muu liikmesriigiga;“;

b) lisatakse järgmised punktid:

„q) sõidukid või autorongid, millega veetakse ehitusettevõtja jaoks ehitusmasinaid ettevõtte asukohast 100 km raadiuses, tingimusel et sõiduki juhtimine ei ole juhi põhitegevus;

r) sõidukid, mida kasutatakse valmis betoonisegu kohaletoimetamiseks.“

13) Artikli 14 lõige 2 asendatakse järgmisega:

„2. Pakistel juhtudel, mida põhjustavad erakorralised asjaolud, võivad liikmesriigid teha ajutisi, mitte üle 30 päeva kestvaid erandeid, mida peab nõuetekohaselt põhjendama ja millest peab komisjoni viivitamata teavitama. Komisjon avaldab selle teabe viivitamata avalikul veebisaidil.“

14) Artikkel 15 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 15

Liikmesriigid tagavad, et artikli 3 punktis a nimetatud sõidukite juhtide suhtes kohaldatakse riigisiseseid õigusnorme, mis sätestavad lubatud sõiduaegade ja ettenähtud vaheaegade ning kohustuslike puhkeperioodide osas piisava kaitse. Liikmesriigid teavitavad komisjoni selliste juhtide suhtes kohaldatavatest asjakohastest riigisisestest õigusnormidest.“

15) Artikli 16 lõike 3 punkt a asendatakse järgmisega:

„a) peab sisaldama kõiki lõikes 2 nimetatud üksikasju minimaalse ajavahemiku kohta, mis hõlmab kontrollipäeva ja 56 eelnevat päeva; nimetatud üksikasju tuleb ajakohastada korrapäraste ajavahemike järel, mis ei ületa ühte kuud.“

16) Artikli 19 lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Liikmesriigid kehtestavad käesoleva määruse ja määruse (EL) nr 165/2014 sätete rikkumise korral kohaldatavad karistusnormid ja võtavad kõik vajalikud meetmed nende rakendamise tagamiseks. Nimetatud karistused peavad olema tõhusad ja proportsionaalsed rikkumise raskusega, nagu on osutatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2006/22/EÜ (*) III lisas, ning hoiatavad ja mittediskrimineerivad. Käesoleva määruse ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 165/2014 rikkumine ei või kaasa tuua mitut karistust või menetlust. Liikmesriigid teavitavad komisjoni neist normidest ja meetmetest ning nende proportsionaalsuse hindamiseks riigi tasandil valitud meetodist ja kriteeriumitest. Liikmesriigid annavad viivitamata teada kõikidest neid mõjutavatest hilisematest muudatustest. Komisjon teavitab liikmesriike neist normidest ja meetmetest ning kõigist nende muudatustest. Komisjon tagab, et see teave avaldatakse selleks ettenähtud avalikul veebisaidil, mis on kättesaadav kõigis liidu keeltes ning mis sisaldab üksikasjalikku teavet selliste liikmesriikides kohaldatavate karistuste kohta.

(*) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. märtsi 2006. aasta direktiiv 2006/22/EÜ, mis käsitleb määruste (EÜ) nr 561/2006 ja (EL) nr 165/2014 ning direktiivi 2002/15/EÜ rakendamise miinimumtingimusi seoses autovedudega seotud sotsiaalõigusnormidega ja millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 88/599/EMÜ (ELT L 102, 11.4.2006, lk 35).“

17) Artiklit 22 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Liikmesriigid teevad omavahel kooskõlas direktiivi 2006/22/EÜ artiklis 8 sätestatud nõuetega tihedat koostööd ning abistavad üksteist põhjendamatult viivitusega, et lihtsustada käesoleva määruse ühtset kohaldamist ja tulemuslikku täitmist.“;

b) lõikesse 2 lisatakse järgmine punkt:

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

c) lisatakse järgmised lõiked:

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

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

18) Lisatakse järgmine artikkel:

„Artikkel 23a

1. Komisjonile antakse õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte käesolevas artiklis sätestatud tingimustel.
2. Artiklis 8a osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile viieks aastaks alates 20. augustist 2020.

Komisjon esitab delegeeritud volituste kohta aruande hiljemalt üheksa kuud enne viieaastase tähtaja möödumist. Volituste delegeerimist pikendatakse automaatselt samaks ajavahemikuks, välja arvatud juhul, kui Euroopa Parlament või nõukogu esitab selle suhtes vastuväite hiljemalt kolm kuud enne iga ajavahemiku lõppemist.

3. Euroopa Parlament ja nõukogu võivad artiklis 8a osutatud volituste delegeerimise igal ajal tagasi võtta. Tagasivõtmise otsusega lõpetatakse otsuses nimetatud volituste delegeerimine. Otsus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas* või otsuses nimetatud hilisemal kuupäeval. See ei mõjuta juba jõustunud delegeeritud õigusaktide kehtivust.

4. Enne delegeeritud õigusakti vastuvõtmist konsulteerib komisjon kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes (*) sätestatud põhimõtetega iga liikmesriigi määratud ekspertidega.

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

6. Artikli 8a alusel vastu võetud delegeeritud õigusakt jõustub üksnes juhul, kui Euroopa Parlament ega nõukogu ei ole kahe kuu jooksul pärast õigusakti teatavakstegemist Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitanud selle suhtes vastuväidet või kui Euroopa Parlament ja nõukogu on enne selle tähtaja möödumist komisjonile teatanud, et nad ei esita vastuväidet. Euroopa Parlamendi või nõukogu algatusel pikendatakse seda tähtaega kahe kuu võrra.

(*) ELT L 123, 12.5.2016, lk 1.“

19) Artikli 24 lõige 2 asendatakse järgmisega:

„2. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 182/2011 (*) artiklit 4.

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

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

20) Artikli 25 lõige 2 asendatakse järgmisega:

„2. Lõike 1 punktis b osutatud juhtudel võtab komisjon vastu rakendusaktid ühise lähenemisviisi kohta.

Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu artikli 24 lõikes 2a osutatud kontrollimenetluse kohaselt.“

Artikkel 2

Määrust (EL) nr 165/2014 muudetakse järgmiselt.

1) Artikli 1 lõike 1 esimene lõik asendatakse järgmisega:

„1. Käesolevas määruses sätestatakse kohustused ja nõuded seoses autovedudel kasutatavate sõidumeerikute konstruktsiooni, paigaldamise, kasutamise, katsetamise ja kontrolliga, eesmärgiga kontrollida vastavust Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrustele (EÜ) nr 561/2006, (EÜ) nr 1071/2009, (*) (EÜ) nr 1072/2009, (**) (EÜ) nr 1073/2009, (***) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile 2002/15/EÜ (****) ja nõukogu direktiividele 92/6/EMÜ (*****) ja 92/106/EMÜ (*****) ning niivõrd, kui see puudutab töötajate lähetamist autoveosektoris, Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiividele 96/71/EÜ (*****) ja 2014/67/EL (*****) ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile (EL) 2020/1057 (*****).

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

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

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

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

(*****) Nõukogu 10. veebruari 1992. aasta direktiiv 92/6/EMÜ teatavate kategooriate mootorsõidukite kiiruspiirikute paigaldamise ja kasutamise kohta ühenduses (EÜT L 57, 2.3.1992, lk 27).

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

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

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

(*****) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. juuli 2020. aasta direktiiv (EL) 2020/1057, millega kehtestatakse seoses direktiividega 96/71/EÜ ja 2014/67/EL sõidukijuhtide lähetamist autovedude sektoris reguleerivad erinormid ning muudetakse määrust 2006/22/EÜ seoses täitmise tagamise nõuetega ja määrust (EL) nr 1024/2012 (ELT 249, 31.7.2020, lk 49).“

2) Artikli 3 lõige 4 asendatakse järgmisega:

„4. Hiljemalt kolm aastat pärast selle aasta lõppu, mil jõustuvad artikli 11 teises lõigus osutatud üksikasjalikud sätted, paigaldatakse muus liikmesriigis kui sõiduki registreerimise liikmesriigis kasutatavatesse järgmise kategooria sõidukitesse arukas sõidumeerik vastavalt käesoleva määruse artiklitele 8, 9 ja 10:

a) sõidukitesse, mis on varustatud analoogsõidumeerikuga;

b) sõidukitesse, mis on varustatud digitaalse sõidumeerikuga, mis vastab määruse (EMÜ) nr 3821/85 IB lisas sätestatud nõuetele, mida kohaldati kuni 30. septembrini 2011;

c) sõidukitesse, mis on varustatud digitaalse sõidumeerikuga, mis vastab määruse (EMÜ) nr 3821/85 IB lisas sätestatud nõuetele, mida kohaldatakse alates 1. oktoobrist 2011, ning

d) sõidukitesse, mis on varustatud digitaalse sõidumeerikuga, mis vastab määruse (EMÜ) nr 3821/85 IB lisas sätestatud nõuetele, mida kohaldatakse alates 1. oktoobrist 2012.

4a. Hiljemalt neli aastat pärast seda, mil jõustuvad artikli 11 teises lõigus osutatud üksikasjalikud sätted, paigaldatakse muus liikmesriigis kui sõiduki registreerimise liikmesriigis kasutatavatesse sõidukitesse, mis on varustatud aruka sõidumeerikuga, mis vastab komisjoni rakendusmääruse (EL) 2016/799 (*) IC lisale, arukas sõidumeerik vastavalt käesoleva määruse artiklitele 8, 9 ja 10.

(*) Komisjoni 18. märtsi 2016. aasta rakendusmäärus (EL) 2016/799, millega rakendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) nr 165/2014, millega sätestatakse sõidumeerikute ja nende komponentide konstruktsiooni, katsetamise, paigaldamise, kasutamise ja parandamise nõuded (ELT L 139, 26.5.2016, lk 1).“

3) Artikli 4 lõikesse 2 lisatakse neljanda taande järele järgmine taane:

„— olema piisava määramahuga, et talletada kõik käesoleva määrusega nõutavad andmed.“

4) Artikkel 7 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 7

Andmekaitse

1. Liikmesriigid tagavad, et käesoleva määruse kontekstis töödeldakse isikuandmeid ainult käesoleva määruse ning määruste (EÜ) nr 561/2006, (EÜ) nr 1071/2009, (EÜ) nr 1072/2009, (EÜ) nr 1073/2009, direktiivide 2002/15/EÜ, 92/6/EMÜ ja 92/106/EMÜ ning (niivõrd, kui see puudutab töötajate lähetamist autoveosektoris) direktiivide 96/71/EÜ, 2014/67/EL ja (EL) 2020/1057 nõuete järgimise kontrollimiseks.

2. Liikmesriigid tagavad eelkõige selle, et isikuandmeid kaitstakse muu kasutuse kui ainult rangelt lõikes 1 osutatud liidu õigusaktidega seotud kasutuse eest seoses:

a) ülemaailmse satelliitnavigatsioonisüsteemi kasutamisega asukohtaandmete salvestamiseks nagu on osutatud artiklis 8;

b) kaugside kasutamisega kontrollimiseks, nagu on osutatud artiklis 9; liidesega sõidumeerikute kasutamisega, nagu on osutatud artiklis 10; juhikaartide andmete elektroonilise vahetamisega, nagu on osutatud artiklis 31, ja eelkõige selliste andmete piiriülese vahetamisega kolmandate riikidega, ning

c) veoettevõtjatepoolse registripidamisega, nagu on osutatud artiklis 33.

3. Digitaalne sõidumeerik projekteeritakse isikuandmete kaitset tagaval viisil. Töödeldakse ainult lõikes 1 osutatud eesmärgil vajalikke andmeid.

4. Sõidukite omanikud, veoettevõtjad ja teised asjaomased üksused järgivad asjakohasel juhul asjaomaseid isikuandmete kaitse sätteid.“

5) Artikli 8 lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Selleks et hõlbustada asjakohastele õigusaktidele vastavuse kontrollimist, salvestatakse sõiduki asukoht automaatselt järgmistes punktides või nendele punktidele lähimas punktis, kus satelliitsignaal on kättesaadav:

— igapäevase tööaja alguspunkt;

— iga kord, kui sõiduk ületab liikmesriigi piiri;

— iga kord, kui toimub sõiduki peale- või mahalaadimine;

— iga kolme tunni summeeritud juhtimisaja möödumisel ning

— igapäevase tööaja lõpp-punkt.

Et kontrolliasutustel oleks nõuetele vastavust hõlpsam kontrollida, salvestab arukas sõidumeerik vastavalt määrusele (EÜ) nr 561/2006 ka selle, kas sõidukit on kasutatud kauba või reisijate veoks.

Sel eesmärgil paigaldatakse esmakordselt registreeritud sõidukitele 36 kuu möödumisel artikli 11 esimeses lõigus osutatud üksikasjalike sätete jõustumisest satelliitnavigatsioonisüsteemil põhineva positioneerimisteenusega ühendatud sõidumeerikud.

Esimese lõigu teises ja kolmandas taandes ning teises lõigus osutatud piiriületuse ja täiendavate tegevuste registreerimise nõuet kohaldatakse siiski sõidukite suhtes, mis on esmakordselt registreeritud liikmesriigis kaks aastat pärast artikli 11 teises lõigus osutatud üksikasjalike sätete jõustumist, mis ei piira kohustust moderniseerida teatud sõidukid hiljem vastavalt artikli 3 lõikele 4.“

6) Artiklit 9 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 2 asendatakse järgmisega:

„2. Kolm aastat pärast artikli 11 teises lõigus osutatud üksikasjalike sätete jõustumist varustavad liikmesriigid oma kontrolliasutusi vajalikus ulatuses varajase avastamise kaugsideseadmetega, mis on vajalikud käesolevas artiklis osutatud andmevahetuse võimaldamiseks, võttes arvesse liikmesriikide konkreetseid jõustamisnõudeid ja strateegiaid. Kuni selle ajani võivad liikmesriigid ise otsustada, kas varustada oma kontrolliasutused sellise varajase avastamise kaugsideseadmetega.“;

b) lõige 3 asendatakse järgmisega:

„3. Lõikes 1 osutatud side luuakse sõidumeerikuga ainult juhul, kui kontrolliasutuse seadmed seda nõuavad. Side peab andmete tervikluse ning salvestus- ja kontrolliseadmete autentimise tagamiseks olema turvaline. Edastatud andmetele on juurdepääs vaid artikli 7 lõikes 1 osutatud liidu õigusakte ja käesoleva määruse rikkumisi kontrollima volitatud kontrolliasutustel ning töökodadel, kui see on vajalik sõidumeerikute nõuetekohase toimimise kontrollimiseks.“;

c) lõikesse 4 lisatakse järgmine taane:

„— maksimaalse sõiduaja ületamine.“

7) Artiklisse 10 lisatakse järgmine lõik:

„Selliste sõidukite sõidumeerikud, mis on esmakordselt liikmesriigis registreeritud kaks aastat pärast artikli 11 teises lõigus osutatud üksikasjalike sätete jõustumist, varustatakse lõikes 1 osutatud liidesega.“

8) Artiklit 11 muudetakse järgmiselt:

a) esimene lõik asendatakse järgmisega:

„Tagamaks sõidumeeriku vastavust käesolevas määruses sätestatud põhimõtetele ja nõuetele, võtab komisjon rakendusaktidega vastu üksikasjalikud sätted artiklite 8, 9 ja 10 ühetaoliseks kohaldamiseks, välja arvatud sellised sätted, mis näeksid ette sõidumeerikuga lisaandmete salvestamist.“

Hiljemalt 21. augustiks 2021 võtab komisjon vastu rakendusaktid, millega kehtestatakse üksikasjalikud sätted sõiduki piiriületusi ning artikli 8 lõike 1 esimese lõigu teises ja kolmandas taandes ning artikli 8 lõike 1 teises lõigus osutatud tegevusi käsitlevate andmete registreerimise ja salvestamise kohustuse ühetaoliseks kohaldamiseks.

Hiljemalt 21. veebruariks 2022 võtab komisjon vastu rakendusaktid, millega kehtestatakse üksikasjalikud sätted, mis on vajalikud andmenõudeid ja funktsioone käsitlevate normide, sealhulgas käesoleva määruse artiklite 8, 9 ja 10, ühetaoliseks kohaldamiseks ning määruse (EÜ) nr 561/2006 artikli 2 lõike 1 punktis aa osutatud sõidukite sõidumeerikute paigaldamiseks.

Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu artikli 42 lõikes 3 osutatud kontrollimenetluse kohaselt.“;

b) teise lõigu sissejuhatav lause asendatakse järgmisega:

„Käesoleva artikli esimeses, teises ja kolmandas lõigus osutatud üksikasjalikes sätetes.“

9) Artikli 22 lõike 5 kolmas ja neljas lõik asendatakse järgmisega:

„Eemaldatud või rikutud plommi asendab tunnustatud paigaldaja või töökoda viivitamata ja hiljemalt seitsme päeva jooksul pärast selle eemaldamist või rikkumist. Kui plomm on eemaldatud või rikutud kontrolli eesmärgil, võib selle viivitamata asendada kontrolliametnik, kelle kasutuses on plommisseade ja plommile pandav kordumatu erimärk.

Kui kontrolliametnik eemaldab plommi, sisestatakse sõidumeerikusse kontrollikaart alates plommi eemaldamise hetkest kuni kontrollimise lõpuni, ka siis, kui paigaldatakse uus plomm. Kontrolliametnik väljastab kirjaliku aruande, mis sisaldab vähemalt järgmist teavet:

- sõiduki valmistajatehase tähis;
- ametniku nimi;
- kontrolliasutus ja liikmesriik;
- kontrollikaardi number;
- eemaldatud plommi number;
- plommi eemaldamise kuupäev ja kellaaeg;
- uue plommi number, kui kontrolliametnik on paigaldanud uue plommi.

Enne plommi asendamist kontrollib ja kalibreerib sõidumeerikut tunnustatud töökoda, välja arvatud juhul, kui plomm on eemaldatud või rikutud kontrolli eesmärgil ja selle on asendanud kontrolliametnik.“

10) Artiklisse 26 lisatakse järgmine lõige:

„7a. Väljastava liikmesriigi pädev asutus võib nõuda juhilt juhikaardi asendamist uuega, kui see on vajalik asjakohase tehnilise kirjelduse järgimiseks.“

11) Artiklit 34 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 1 asendatakse järgmisega:


„1. Juht kasutab salvestuslehte või juhikaarti iga päev, mil ta sõidukit juhib, ning alates hetkest, kui ta sõiduki üle võtab. Salvestuslehte ega juhikaarti ei võeta välja enne igapäevase tööaja lõppu, kui selle väljavõtmine ei ole muul viisil lubatud või vajalik riigi tähise sisestamiseks pärast piiriületust. Ühtki salvestuslehte ega juhikaarti ei tohi kasutada pikema aja jooksul kui see, milleks see on ette nähtud.“

b) lõike 5 punkti b muudetakse järgmiselt:

i) alapunkt iv asendatakse järgmisega:

„iv) märgi  all: vaheajad, puhkus, põhipuhkus või haiguspuhkus;“;

ii) lisatakse järgmine punkt:

„v) märgi „parvlaev/rong“ all: lisaks märgile : parvlaeval või rongis veedetud puhkeperiood nagu on nõutud määruse (EÜ) nr 561/2006 artiklis 9.“;

c) lõikesse 6 lisatakse järgmine punkt:

„f) nende riikide tähised, kus igapäevast tööaega alustati ja kus see lõpetati. Pärast liikmesriigi piiri ületamist selles liikmesriigis tehtava esimese peatuse alguses sisestab juht ka selle riigi tähise, kuhu ta on pärast liikmesriigi piiri ületamist sisenenud. Nimetatud esimene peatus tuleb teha esimeses võimalikus peatuskohas piiril või pärast piiri ületamist. Kui liikmesriigi piiri ületatakse parvlaeval või rongis, sisestab juht riigi tähise sihtsadamaks või -jaamas.“

d) lõige 7 asendatakse järgmisega:

„7. Juht sisestab digitaalsesse sõidumeerikusse nende riikide tähised, kus igapäevast tööaega alustati ja kus see lõpetati.

Alates 2. veebruarist 2022 sisestab juht pärast liikmesriigi piiri ületamist selles liikmesriigis tehtava esimese peatuse alguses ka selle riigi tähise, kuhu ta on pärast liikmesriigi piiri ületamist sisenenud. Nimetatud esimene peatus tuleb teha esimeses võimalikus peatuskohas piiril või pärast piiri ületamist. Kui liikmesriigi piiri ületatakse parvlaeval või rongis, sisestab juht riigi tähise sihtsadamas või -jaamas.

Liikmesriik võib siiski nõuda oma territooriumil vedudega tegelevate sõidukite juhtidelt riigi tähisele täpsemate geograafiliste andmete lisamist, kui liikmesriik on teavitanud komisjoni neist geograafilistest andmetest enne 1. aprilli 1998.

Juhid ei pea esimeses lõigus osutatud teavet sisestama, kui sõidumeerik salvestab artiklis 8 sätestatud asukohaandmeid automaatselt.“

12) Artiklit 36 muudetakse järgmiselt:

a) lõiget 1 muudetakse järgmiselt:

i) punkt i asendatakse järgmisega:

„i) jooksva päeva ja 56 eelneva päeva salvestuslehed;“;

ii) punkt iii asendatakse järgmisega:

„iii) kõik jooksva päeva ja eelnenud 56 päeva jooksul koostatud käsikirjalised kanded ja väljatrükid.“;

b) lõike 2 punkt ii asendatakse järgmisega:

„ii) kõik jooksva päeva ja eelnenud 56 päeva jooksul koostatud käsikirjalised kanded ja väljatrükid.“.

Artikkel 3

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

Artikli 1 punkti 15 ja artikli 2 punkti 12 kohaldatakse alates 31. detsembrist 2024.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 15. juuli 2020

Euroopa Parlamendi nimel
president
D.M. SASSOLI

Nõukogu nimel
eesistuja
J. KLOECKNER

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS (EL) 2020/1055,**15. juuli 2020,****millega muudetakse määruseid (EÜ) nr 1071/2009, (EÜ) nr 1072/2009 ja (EL) nr 1024/2012 eesmärgiga kohandada neid autovedude sektoris toimunud arenguga**

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

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

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust, ⁽¹⁾võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust, ⁽²⁾toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt ⁽³⁾

ning arvestades järgmist:

- (1) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruste (EÜ) nr 1071/2009 ⁽⁴⁾ ja (EÜ) nr 1072/2009 ⁽⁵⁾ rakendamisest saadud kogemused on näidanud, et kõnealustes määrustes sätestatud normide puhul on mitmes küsimuses paranemiseruumi.
- (2) Senini, ja kui riigisisestest õigusaktides ei ole sätestatud teisiti, ei ole kohaldatud autoveo-ettevõtja tegevusalale juurdepääsu reegleid kaupade autoveo-ettevõtja tegevusalal tegutsevate ettevõtjate suhtes, kes kasutavad ainult mootorsõidukeid või autoronge, mille lubatud täismass ei ületa 3,5 tonni. Suurenenud on selliste ettevõtjate arv, kes tegelevad nii riigisiseste kui ka rahvusvaheliste vedudega. Selle tulemusena on mitu liikmesriiki otsustanud kohaldada nende ettevõtjate suhtes määruses (EÜ) nr 1071/2009 sätestatud autoveo-ettevõtja tegevusalale juurdepääsu reegleid. Kõnealust määrust tuleks muuta, et vältida võimalikke seaduselünki ning ühtsete normide kehtestamise teel tagada ainult kaupade veoks ette nähtud ja mitte üle 3,5-tonnise lubatud täismassiga mootorsõidukeid kasutava sektori professionaalsemaks muutmise miinimumtase ja seeläbi ühtlustada kõikide ettevõtjate konkurentsitingimusi. Kutsealale juurdepääsu nõuded peaksid muutuma kohustuslikuks ettevõtjate jaoks, kes kasutavad rahvusvahelises transpordis mootorsõidukeid või autoronge, mis on ette nähtud ainult kaupade veoks ja mille lubatud täismass ületab 2,5 tonni, kuid ei ületa 3,5 tonni.
- (3) Vastavalt määrusele (EÜ) nr 1072/2009 on teatavad rahvusvahelised kaubaveod vabastatud Euroopa autoveoturule sisenemiseks ühenduse tegevusloast. Kõnealuse turu korralduse raames peaksid kaupade autoveo-ettevõtjad, kes veavad kaupu mootorsõidukite või autorongidega, mille lubatud täismass ei ületa 2,5 tonni, olema vabastatud ühenduse tegevusloast või muust veoloast.
- (4) Kuiigi sõidukid, mille suurim lubatud täismass ei ületa teatavat künnist, jäävad määruse (EÜ) nr 1071/2009 kohaldamisalast välja, antakse kõnealuse määrusega liikmesriikidele võimalus kohaldada selliste sõidukite suhtes teatavaid või kõiki määruse sätteid.
- (5) Praegu on liikmesriikidel õigus kehtestada autoveo-ettevõtja tegevusalale juurdepääsuks lisanõudeid võrreldes määruses (EÜ) nr 1071/2009 täpsustatud nõuetega. See võimalus ei ole osutunud vajalikuks, et reageerida pakilistele vajadustele, ja on põhjendanud nimetatud juurdepääsu nõuetes erinevusi. Seepärast tuleks selline olukord lõpetada.

⁽¹⁾ ELT C 197, 8.6.2018, lk 38.

⁽²⁾ ELT C 176, 23.5.2018, lk 57.

⁽³⁾ Euroopa Parlamendi 4. aprilli 2019. aasta seisukoht (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata) ja nõukogu 7. aprilli 2020. aasta esimese lugemise seisukoht (ELT C 153, 7.5.2020, lk 1). Euroopa Parlamendi 9. juuli 2020. aasta seisukoht (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata).

⁽⁴⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. oktoobri 2009. aasta määrus (EÜ) nr 1071/2009, millega kehtestatakse ühiseeskirjad autoveo-ettevõtja tegevusalal tegutsemise tingimuste kohta ja tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 96/26/EÜ (ELT L 300, 14.11.2009, lk 51).

⁽⁵⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. oktoobri 2009. aasta määrus (EÜ) nr 1072/2009 rahvusvahelisele autoveoturule juurdepääsu käsitlevate ühiseeskirjade kohta (ELT L 300, 14.11.2009, lk 72).

- (6) Et võidelda nn varifirmade nähtuse vastu ning tagada siseturul aus konkurents ja võrdsed tegutsemistingimused, on vaja tagada, et liikmesriigis asutatud autoveo-ettevõtjad asuksid tegelikult ja pidevalt selles liikmesriigis ning juhiks sealt oma veotegevust. Seepärast ja kogemusi arvestades on vaja täpsustada tegeliku ja stabiilse asukoha olemasolu sätteid ning need rangemaks muuta, vältides samal ajal ebaproportsionaalse halduskoormuse tekitamist.
- (7) Asukohaliikmesriigis tegelik ja pidev asumine tähendab eelkõige seda, et ettevõtja teeb vedusid selles liikmesriigis paiknevate asjakohaste tehniliste vahendite abil.
- (8) Määrusega (EÜ) nr 1071/2009 kohustatakse ettevõtjaid tegelikult ja pidevalt tegutsema asukohaliikmesriigis paiknevas asjakohase tehnilise varustuse ja taristuga tegevuskohas ning võimaldatakse kehtestada riigi tasandil lisanõudeid, millest kõige tavalisem on asukohaliikmesriigis asuvate parkimisalade olemasolu nõue. Sellised ebaühtlaselt rakendatavad nõuded ei ole olnud piisavad tegeliku seotuse tagamiseks asjaomase liikmesriigiga, et tõhusalt võidelda varifirmadega ning vähendada ohtu, et süstemaatiliselt tehakse kabotaažvedusid ja kasutatakse nn rändavaid juhte, kes hangitakse ettevõttest, kuhu sõidukid ei naase. Võttes arvesse, et siseturu nõuetekohaseks toimimiseks transpordisektoris võivad olla vajalikud asutamiseõigust ja teenuste osutamist käsitlevad erinormid, on asjakohane täiendavalt ühtlustada asukohanõudeid ja muuta rangemaks nõuded seoses veoettevõtja kasutatavate sõidukite olemasoluga asukohaliikmesriigis. Selge minimaalse ajavahemiku määratlemine sõiduki kohustuslikuks tagasipöördumiseks aitab samuti tagada, et selliseid sõidukeid on võimalik nõuetekohaselt hooldada asukohaliikmesriigis asuva tehnilise varustusega, ning hõlbustab kontrollimist.

Selliste tagasipöördumiste tsüklil tuleks sünkroniseerida Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EÜ) nr 561/2006⁽⁶⁾ sätestatud veoettevõtja kohustusega korraldada oma tegevus sellisel, et sõidukijuht saab naasta koju vähemalt iga nelja nädala järel, nii et mõlemad kohustused on võimalik täita juhi naasmisega koju koos sõidukiga vähemalt iga teise neljanädalase tsükli lõpuks. Selline sünkroniseerimine tugendab juhi õigust naasta koju ja vähendab ohtu, et sõiduk peab naasma ainult kõnealuse uue asukohanõude täitmiseks. Asukohaliikmesriiki tagasipöördumise nõue ei tohiks siiski eeldada teatava arvu vedude tegemist asukohaliikmesriigis või muul viisil kitsendada vedajate võimalust osutada teenuseid kogu siseturu ulatuses.

- (9) Niivõrd kui juurdepääs autoveo-ettevõtja tegevusalale sõltub asjaomase ettevõtja heast mainest, on vaja selgitusi seoses inimestega, kelle tegevust tuleb arvesse võtta, haldusmenetlustega, mida tuleb järgida, ja ooteaegade, mis on seotud parandusmeetmetega, kui veokorraldaja on hea maine kaotanud.
- (10) Kuna riigisiseste maksuõiguse normide rasked rikkumised võivad märkimisväärselt mõjutada ausa konkurentsi tingimusi autoveoturul, tuleks need lisada hea maine hindamise seisukohalt asjakohaste punktide hulka.
- (11) Kuna kaupade autovedude sektori töötajate lähetamist ja kabotaaživedusid käsitlevate liidu õigusnormide ning lepinguliste kohustuste suhtes kohaldatava õiguse rasked rikkumised võivad märkimisväärselt mõjutada autovedude turgu ja töötajate sotsiaalkaitset, tuleks need lisada hea maine hindamise seisukohalt asjakohaste punktide hulka.
- (12) Arvestades seda, kui oluline on aus konkurents siseturul, tuleks kõnealuse küsimusega seotud liidu normide, sealhulgas turulepääsu nõuete, nagu kabotaažireeglite rikkumisi võtta arvesse veokorraldajate ja veoettevõtjate hea maine hindamisel. Komisjoni volitusi määratleda asjakohaste rikkumiste raskusaste tuleks vastavalt selgitada.
- (13) Riikide pädevatel asutustel on olnud raskusi nende dokumentide kindlaksmääramisel, mida ettevõtjad võivad oma finantssuutlikkuse tõendamiseks esitada, eelkõige kinnitatud raamatupidamise aastaaruannete puudumisel. Selgitada tuleks ka norme, mis käsitlevad finantssuutlikkuse tõendamiseks nõutavaid tõendeid.

⁽⁶⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. märtsi 2006. aasta määrus (EÜ) nr 561/2006, mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist ja millega muudetakse nõukogu määrusi (EMÜ) nr 3821/85 ja (EÜ) nr 2135/98 ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 3820/85 (ELT L 102, 11.4.2006, lk 1).

- (14) Kaupade autoveo-ettevõtja tegevusalal tegutsevatel ettevõtjatel, kes kasutavad rahvusvahelistel vedudel mootorsõidukeid või autoronge, mis on ette nähtud ainult kaupade veoks, ning mille lubatud täismass ületab 2,5 tonni, kuid ei ületa 3,5 tonni, peaks olema minimaalne finantssuutlikkus, millega tagada, et neil on olemas vahendid vedude stabiilseks ja pikaajaliseks korraldamiseks. Kuna aga selliste sõidukitega tehtavad veod on üldiselt piiratud mahuga, peaksid vastavad finantssuutlikkuse nõuded olema leebemad kui need, mida kohaldatakse ettevõtjate suhtes, kes kasutavad sellest ülempiirist suurema lubatud täismassiga sõidukeid. Autoronge tuleks võtta arvesse nõutava finantssuutlikkuse kindlaksmääramisel. Pädev asutus peaks kohaldama rahalise nõude kõrgemat määra, kui autorongi lubatud täismass ületab 3,5 tonni.
- (15) Selleks et säilitada ja luua ettevõtjate jaoks kõrgeid standardeid, samas tekitamata negatiivset mõju autovedude siseturule, tuleks liikmesriikidel lubada kohaldada raskeveokite kasutamisel ettenähtud rahalisi nõudeid ka nende territooriumil asuvate ettevõtjate suhtes seoses sõidukitega, lubatud täismass ei ületa 3,5 tonni.
- (16) Selleks et tagada autovedude sektori usaldusväärsus ja parandada võlgnevuste kogumist avalik-õiguslike asutuste jaoks, peaks liikmesriikidel olema võimalus nõuda maksekohustuste täitmist riigiasutuste ees, näiteks käibemaksu võlad ja sotsiaalkindlustusmaksed, ning nõuda, et ettevõtjate suhtes ei rakendata menetlusi, mis on algatatud nende vara kaitsmiseks.
- (17) Riiklikes elektroonilistes registrites sisalduv teave veoettevõtjate kohta peaks olema võimalikult täielik ja ajakohane, et asjakohaste normide täitmise tagamise eest vastutavatel riigiasutustel oleks uurimiselust ettevõtjatest piisav ülevaade. Eelkõige peaks teave ettevõtjate käsutuses olevate sõidukite registreerimisnumbrite ja ettevõtjate riskiaseme kohta võimaldama paremini tagada määruste (EÜ) nr 1071/2009 ja (EÜ) nr 1072/2009 sätete riigisisest ja piiriülest täitmist. Seepärast tuleks riiklike elektroonilisi registreid käsitlevaid norme vastavalt muuta.
- (18) Selleks et tagada käesoleva määruse rakendamiseks ühetaolised tingimused, tuleks komisjonile anda rakendamise volitused, et võtta muu hulgas vastu teiste liikmesriikide elektrooniliste registreite elektroonilise kasutamise tehniline kord. See võib hõlmata vajalikke menetlusi, et tagada teedel korraldatavate kontrollide käigus pädevate asutuste juurdepääs ettevõtja ühtlustatud riskiasemele vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2006/22/EÜ⁽⁷⁾ artiklile 9. Neid volitusi tuleks teostada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 182/2011⁽⁸⁾.
- (19) Määruse (EÜ) nr 1071/2009 IV lisas esitatud, igapäevase sõiduaja ületamisega seotud kõige raskema rikkumise määratlus ei ole vastavuses määruses (EÜ) nr 561/2006 sätestatud kehtiva asjakohase sättega. See vastuolu tekitab ebakindlust ja eri tavasid riikide ametiasutuste vahel ning põhjustab raskusi kõnealuste sätete täitmise tagamisel. Seepärast tuleks seda määratlust selgitada, et tagada kahe määruse vaheline kooskõla.
- (20) Vastuvõttvas liikmesriigis mitteresidendist vedajate poolt ajutiselt tehtavaid riigisiseseid vedusid („kabotaažveod“) käsitlevad normid peaksid olema selged, lihtsad ja nende täitmise tagamine kerge, säilitades samal ajal siiani saavutatud liberaliseerimise taseme.
- (21) Kabotaažveod peaksid aitama suurendada raskeveokite täitvuse määra ja vähendada tühisõite, ning need peaksid olema lubatud seni, kuni neid ei tehta viisil, mis paneb vastuvõttvas liikmesriigis aluse alalisele või pidevale tegevusele. Selle tagamiseks, et kabotaažvedusid ei tehtaks viisil, mis paneb aluse alalisele ja pidevale tegevusele, ei tohiks vedajatel lubada teha kabotaažvedu samas liikmesriigis teatava aja jooksul pärast kabotaažveo perioodi lõppu.

(7) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. märtsi 2006. aasta direktiiv 2006/22/EÜ, mis käsitleb määruste (EÜ) nr 561/2006 ja (EL) nr 165/2014 ning direktiivi 2002/15/EÜ rakendamise miinimumtingimusi seoses autovedudega seotud sotsiaalõigusnormidega ja millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 88/599/EMÜ (ELT L 102, 11.4.2006, lk 35).

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

- (22) Kuigi nõukogu direktiivi 92/106/EMÜ⁽⁹⁾ artiklis 4 sätestatud turu edasine avamine võrreldes kabotaažvedudega määruses (EÜ) nr 1072/2009 on aidanud edendada kombineeritud transporti ja see tuleks põhimõtteliselt säilitada, on vaja tagada, et seda ei kuritarvitata. Kogemused näitavad, et osutatud sätet on liidu teatavates osades kasutatud süstemaatiliselt, et hoida kõrvale kabotaažvedude ajutisest olemusest ning seda on kasutatud alusena sõidukite pidevaks kohalolekuks muus liikmesriigis kui ettevõtja asukohaliikmesriik. Sellised ebaausad tavad võivad põhjustada sotsiaalset dumpingut ja ohustada kabotaažvedude puudutava õigusraamistiku järgimist. Seetõttu peaks liikmesriikidel olema võimalus teha erandeid direktiivi 92/106/EMÜ artiklist 4 ja kohaldada selliste probleemide lahendamiseks määruse (EÜ) nr 1072/2009 kabotaažvedude sätteid, kehtestades proportsionaalse piirangu sõidukite pidevale kohalolekule nende territooriumil.
- (23) Õigusnormide täitmise tulemuslik ja tõhus tagamine on üks eeldusi siseturul ausa konkurentsi tagamiseks. Õigusnormide täitmise tagamise vahendite edasine digiteerimine on vajalik selleks, et suurendada selle suutlikkust, vähendada rahvusvaheliste veoettevõtjate, eelkõige väikeste ja keskmise suurusega ettevõtjate tarbetut halduskoormust, paremini jälgida suure riskiga veoettevõtjaid ning avastada pettusi. Selgitada tuleks, milliste vahendite abil saavad autoveo-ettevõtjad tõendada kabotaažvedusid käsitlevate õigusnormide täitmist. Teedel korraldatavad kontrollid peaksid põhinema veodokumentidel ja, kui need on olemas, sõidumeeriku andmetel. Et lihtsustada asjakohaste tõendite esitamist ja nende käsitlemist pädevate asutuste poolt tuleks elektroonilise veoteabe kasutamist ja edastamist käsitada õigusnormide täitmise tõendamise vahenditena. Sel eesmärgil kasutatav formaat peaks tagama usaldusväärsuse ja autentsuse. Arvestades seda, et veo- ja logistikavaldkonnas kasutatakse üha rohkem tõhusat elektroonilist teabevahetust, on oluline tagada õigusraamistike sidusus ja kehtestada sätteid, mis käsitlevad haldusmenetluste lihtsustamist.
- (24) Rahvusvahelist vedu käsitlevate õigusnormide sihtrühm on veoettevõtjad, keda nende poolt toime pandud rikkumiste tagajärjed mõjutavad. Selleks et vältida autoveo-ettevõtjatelt lepingulisi veoteenuseid tellivate ettevõtjate poolset kuritarvitamist, peaksid liikmesriigid kehtestama selged ja prognoositavad õigusnormid karistuse määramiseks kaubasaatjatele, ekspediitoritele, pea- ja alltöövõtjatele juhul, kui nad olid teadlikud või kõiki asjaomaseid asjaolusid arvestades pidid olema teadlikud, et nende tellitud veoteenuste puhul pannakse toime määruse (EÜ) nr 1072/2009 rikkumisi.
- (25) Olulist rolli liikmesriikide abistamisel käesoleva määruse normide nõuetekohasel rakendamisel täidab Euroopa Tööjõuamet, kelle tegevuse ulatus, mis on sätestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2019/1149⁽¹⁰⁾ artikli 1 lõikes 4, hõlmab määrust (EÜ) nr 1071/2009. Eelkõige hõlmab see roll kooskõlastatud kontrolle, koostöö hõlbustamist ja teabe vahetust liikmesriikide vahel, parimate tavade edendamist ning jagamist, võimekuse suurendamise toetamist, koolitamist ning teadlikkuse suurendamise kampaaniaid.
- (26) Selleks et võtta arvesse turumuutusi ja tehnika arengut, tuleks komisjonile anda õigus võtta Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 290 kohaselt vastu õigusakte, et muuta määruse (EÜ) nr 1071/2009 I, II ja III lisa ning muuta määruse (EÜ) nr 1072/2009 I, II ja III lisa. On eriti oluline, et komisjon viiks oma ettevalmistava töö käigus läbi asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil, ja et kõnealused konsultatsioonid toimuksid kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelise parema õigusloome kokkuleppes⁽¹¹⁾ sätestatud põhimõtetega. Eelkõige selleks, et tagada delegeeritud õigusaktide ettevalmistamises võrdne osalemine, saavad Euroopa Parlament ja nõukogu kõik dokumendid liikmesriikide ekspertidega samal ajal ning nende ekspertidel on pidev juurdepääs komisjoni eksperdirühmade koosolekutele, millel arutatakse delegeeritud õigusaktide ettevalmistamist.
- (27) Kuna käesoleva määruse eesmärke, nimelt ühtlustatuse taseme kehtestamine teatavates valdkondades, mida siiani pole liidu õigusega ühtlustatud, eelkõige kui see puudutab väikeste tarbesõidukitega teostavaid vedusid ja õigusnormide täitmise tagamise tavasid, ning konkurentsitingimuste ühtlustamist ja täitmise tagamise parandamist, ei

⁽⁹⁾ Nõukogu 7. detsembri 1992. aasta direktiiv 92/106/EMÜ, millega kehtestatakse ühiseeskirjad kaupade teatavate kombineeritud vedude kohta liikmesriikide vahel (EÜT L 368, 17.12.1992, lk 38).

⁽¹⁰⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2019. aasta määrus (EL) 2019/1149, millega asutatakse Euroopa Tööjõuamet, muudetakse määrusi (EÜ) nr 883/2004, (EL) nr 492/2011 ja (EL) 2016/589 ning tunnistatakse kehtetuks otsus (EL) 2016/344 (ELT L 186, 11.7.2019, lk 21).

⁽¹¹⁾ ELT L 123, 12.5.2016, lk 1.

suuda liikmesriigid taotletava eesmärgi olemuse ja autovedude piiriülese olemuse tõttu piisavalt saavutada, küll aga saab neid paremini saavutada liidu tasandil, võib liit võtta meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev määrus nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale.

- (28) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruseid (EÜ) nr 1071/2009, (EÜ) nr 1072/2009 ja (EL) nr 1024/2012⁽¹²⁾ tuleks seetõttu vastavalt muuta,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Määruse (EÜ) nr 1071/2009 muutmine

Määrust (EÜ) nr 1071/2009 muudetakse järgmiselt.

- 1) Artikli 1 lõiget 4 muudetakse järgmiselt:

- a) punkt a asendatakse järgmisega:

„a) kaupade autoveo-ettevõtja tegevusalal tegutsevate ettevõtjate suhtes, kes kasutavad ainult mootorsõidukeid või autoronge, mille lubatud täismass ei ületa 3,5 tonni, ning kes tegelevad ainult riigisiseste vedudega oma asukohaliikmesriigis;“;

- b) lisatakse järgmine punkt:

„aa) kaupade autoveo-ettevõtja tegevusalal tegutsevate ettevõtjate suhtes, kes kasutavad ainult mootorsõidukeid või autoronge, mille lubatud täismass ei ületa 2,5 tonni;“;

- c) punkt b asendatakse järgmisega:

„b) ettevõtjate suhtes, kes osutavad sõitjate autoveo teenuseid ainult mitteäriilisel eesmärgil või kelle põhitegevus ei ole sõitjate autovedu;“;

- d) lisatakse järgmine lõik:

„Esimese lõigu punkti b kohaldamisel tuleb autovedu, mis ei toimu rendi või tasu eest või omal kulul ning mille eest ei saada otseselt ega kaudset tasu ja mis ei too otseselt ega kaudselt kaasa tulu sõidukijuhile või teistele isikutele ning mis ei ole seotud kutsetegevusega, käsitada üksnes mitteäriilisel eesmärgil tehtava veona.“

- 2) Artikli 3 lõige 2 jäetakse välja.

- 3) Artikkel 5 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 5

Asukohanõuet käsitlevad tingimused

1. Artikli 3 lõike 1 punktis a sätestatud nõuete täitmiseks peab ettevõtja asukohaliikmesriigis:

- a) omama ruume, kus tal on võimalik pääseda juurde oma põhiliste äridokumentide kas elektroonilisel või muul kujul originaalidele – eelkõige tema veolepingud, ettevõtja käsutuses olevate sõidukitega seonduvad dokumendid, raamatupidamisdokumendid, personalijuhtimisega seotud dokumendid, töölepingud, sotsiaalkindlustuse dokumendid, juhtide lähetamise andmeid sisaldavad dokumendid, sõidu- ja puhkeaja kohta andmeid sisaldavad dokumendid ning kõik muud dokumendid, millele pädev asutus peab juurde pääsema, et kontrollida käesoleva määrusega ette nähtud tingimuste täitmist;

- b) korraldama oma sõidukipargi tegevust selliselt, et oleks tagatud ettevõtja käsutuses olevate rahvusvahelisteks vedudeks kasutatavate sõidukite tagasipöördumine ühte selles liikmesriigis asuvasse tegevuskohta vähemalt kaheksa nädala jooksul alates sealt lahkumisest;

⁽¹²⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 25. oktoobri 2012. aasta määrus (EL) nr 1024/2012, mis käsitleb siseturu infosüsteemi kaudu tehtavat halduskoostööd ning millega tunnistatakse kehtetuks komisjoni otsus 2008/49/EÜ (IMI määrus) (ELT L 316, 14.11.2012, lk 1).

- c) olema kantud kõnealuse liikmesriigi äriregistrisse või samalaadsesse registrisse, kui seda nõutakse riigisisestes õigusaktides;
- d) olema tulumaksukohustuslane ning tal peab olema käibemaksukohustuslase kehtiv registreerimisnumber, kui seda nõutakse riigisisestes õigusaktides;
- e) omama pärast loa saamist oma käsutuses üht või mitut sõidukit, mis on immatrikuleeritud või suunatud ringlusse ja millele on antud kasutamisluba kooskõlas vastava liikmesriigi õigusaktidega, hoolimata sellest, kas need sõidukid kuuluvad täielikult temale või on tema käsutuses näiteks järelmaksu- või rendi- või liisinglepingu alusel;
- f) juhtima tegelikult ja pidevalt oma haldus- ja äritegevust asjakohase varustuse ja vahenditega sisustatud punktis a osutatud ruumides, mis asuvad selles liikmesriigis ning korraldada tegelikult ja pidevalt oma vedusid, kasutades punktis g osutatud sõidukeid ning selles liikmesriigis paiknevat asjakohast tehnilist varustust;
- g) omama oma pidevas käsutuses sõidukeid, mis vastavad punktis e sätestatud tingimustele, ja juhte, kelle tavaline tugipunkt on selles liikmesriigis paiknevas tegevuskohas, ning nende arv on mõlemal juhul proportsionaalne ettevõtja poolt tehtavate vedude mahuga.
2. Lisaks lõikes 1 sätestatud nõuetele võivad liikmesriigid nõuda, et ettevõtjal oleks asukohaliikmesriigis:
- a) ettevõtja tegevuse mahuga proportsionaalne ja nõuetekohase ettevalmistusega halduspersonal ettevõtja ruumides või veokorraldaja, kes on tavalisel tööajal kättesaadav;
- b) ettevõtja tegevuse mahuga proportsionaalne tegevuseks vajalik taristu, mis ei ole lõike 1 punktis f osutatud tehniline varustus, sealhulgas kontor, mis on tavalisel tööajal avatud.“
- 4) Artiklit 6 muudetakse järgmiselt:
- a) lõiget 1 muudetakse järgmiselt:
- i) teine lõik asendatakse järgmisega:
- „Kui liikmesriik otsustab, kas ettevõtja vastab nimetatud tingimusele, võtab ta arvesse ettevõtja, tema veokorraldajate, tegevdirektori ja liikmesriigi poolt määratavate asjakohaste isikute tegevust. Kui käesolevas artiklis viidatakse süüdimõistmisele, karistusele või rikkumisele, hõlmab see ettevõtja enda, tema veokorraldajate, tegevdirektori ja liikmesriigi poolt määratud asjakohaste isikute süüdimõistmist, karistusi või rikkumisi.“;
- ii) kolmanda lõigu punkti a alapunkti vi lõpust jäetakse välja sõna „ning“;
- iii) kolmanda lõigu punkti a lisatakse järgmine alapunkt:
- „vii) maksuõigus, ning“;
- iv) kolmanda lõigu punkti b lisatakse järgmised alapunktid:
- „xi) töötajate lähetamist autovedude sektoris;
- xii) lepinguliste kohustuste suhtes kohaldatavat õigust;
- xiii) kabotaažvedu.“;
- b) lõige 2 asendatakse järgmisega:
- „2. Lõike 1 kolmanda lõigu punkti b kohaldamisel, kui veokorraldaja või veoettevõtja on ühes või enamas liikmesriigis süüdi mõistetud raskes kuriteos või talle on määratud karistus IV lisas esitatud liidu normide kõige raskemate rikkumiste eest, viib asukohaliikmesriigi pädev asutus asjakohaselt ja õigeaegselt läbi haldusmenetluse, mis vajaduse korral hõlmab asjaomase ettevõtja valduste kohapealset kontrolli.
- Vastavalt olukorrale on veokorraldajal või veoettevõtja muudel seaduslikel esindajatel õigus esitada haldusmenetluse käigus omapoolseid märkusi ja selgitusi.

Haldusmenetluse käigus hindab pädev asutus seda, kas konkreetsete asjaolude tõttu kujutaks hea maine kaotamine endast antud juhul ebaproportsionaalset meedet. Selle hindamise puhul võtab pädev asutus arvesse lõike 1 kolmandas lõigus osutatud riigisiseste ja liidu normide raskete rikkumiste arvu, samuti IV lisas esitatud liidu normide kõige raskemate rikkumiste arvu, mille eest veokorraldaja või veoettevõtja on süüdi mõistetud või talle karistus määratud. Igat sellist järeldust tuleb nõuetekohaselt põhjendada.

Kui pädev asutus leiab, et hea maine kaotamine oleks ebaproportsionaalne, otsustab ta, et asjaomase ettevõtja maine on jätkuvalt hea. Sellise otsuse põhjendused kantakse riiklikku registrisse. Selliste otsuste arv märgitakse artikli 26 lõikes 1 osutatud aruandesse.

Kui pädev asutus leiab, et hea maine kaotamine ei oleks ebaproportsionaalne, viib süüdimõistmine või karistus hea maine kaotamiseni.“;

c) lisatakse järgmine lõige:

„2a. Komisjon võtab vastu rakendusaktid, milles sätestatakse lõike 1 kolmanda lõigu punktis b osutatud liidu normide raskete rikkumiste kategooriate, liikide ja raskusastmete loetelu, mis lisaks IV lisas esitatud rikkumistele võivad viia hea maine kaotamiseni. Liikmesriigid võtavad nimetatud rikkumisi käsitlevat teavet, sealhulgas teistelt liikmesriikidelt saadud teavet arvesse artikli 12 lõike 1 kohaste kontrollidega seotud prioriteetide seadmisel.

Sel eesmärgil komisjon

- a) kehtestab kõige sagedamini esinevate rikkumiste kategooriad ja liigid;
- b) määratleb rikkumiste raskusastme vastavalt sellele, kui suur on nende poolt surma või tõsiste vigastuste põhjustamise oht ja kui palju need võivad moonutada konkurentsi autoveoturul, sealhulgas halvendada veosektori töötajate töötingimusi;
- c) määrab kindlaks rikkumiste sageduse, mille ületamisel loetakse korduvad rikkumised raskemateks rikkumisteks, võttes arvesse veokorraldaja korraldatud vedudel kasutatavate sõidukite arvu.

Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 25 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega.“

5) Artiklit 7 muudetakse järgmiselt:

a) lõike 1 esimene lõik asendatakse järgmisega:

„1. Artikli 3 lõike 1 punktis c sätestatud nõude täitmiseks suudab ettevõtja majandusaasta jooksul pidevalt täita oma finantskohustusi. Ettevõtja tõendab audiitori või nõuetekohaselt akrediteeritud isiku poolt kinnitatud raamatupidamise aastaaruandega, et tema käsutuses on igal aastal omakapitali kokku vähemalt

- a) 9 000 eurot esimese kasutatava sõiduki kohta;
- b) 5 000 eurot iga kasutatava lisasõiduki või autorongi kohta, mille lubatud täismass ületab 3,5 tonni, ning
- c) 900 eurot iga kasutatava lisasõiduki või autorongi kohta, mille lubatud täismass ületab 2,5 tonni, kuid ei ületa 3,5 tonni.

Kaupade autoveo-ettevõtja tegevusalal tegutsevad ettevõtjad, kes kasutavad ainult mootorsõidukeid või autoronge, mille lubatud täismass ületab 2,5 tonni, kuid ei ületa 3,5 tonni, tõendavad audiitori või nõuetekohaselt akrediteeritud isiku poolt kinnitatud raamatupidamise aastaaruannetega, et nende käsutuses on igal aastal omakapitali kokku vähemalt

- a) 1 800 eurot esimese kasutatava sõiduki kohta, ja
- b) 900 eurot iga kasutatava lisasõiduki kohta.

Liikmesriigid võivad nõuda, et nende territooriumil asukohta omav ettevõtja tõendab, et nende sõidukite puhul on tema käsutuses sama suur omakapitali summa nagu esimeses lõigus osutatud sõidukite puhul. Sellisel juhul teatab asjaomase liikmesriigi pädev asutus sellest komisjonile ning komisjon teeb selle teabe avalikkusele kättesaadavaks.;

b) lisatakse järgmine lõige:

„1a. Lisaks lõikes 1 sätestatud nõuetele võivad liikmesriigid nõuda, et ettevõtjal, veokorraldajal või muul liikmesriikide määratud asjakohasel isikul ei tohi avalik-õiguslike asutuste ees olla muid kui isiklike tasumata võlgu ning et ta ei tohi olla pankrotis või maksejõuetus- või likvideerimismenetluses.“;

c) lõige 2 asendatakse järgmisega:

„2. Erandina lõikest 1 võib pädev asutus nõustuda või nõuda, et ettevõtja tõendaks oma finantssuutlikkust pädeva asutuse määratud tõendiga, nagu näiteks pangatagatis või kindlustus, sealhulgas kutsealane vastutuskindlustus ühelt või mitmelt pangalt või muult finantsasutuselt, muu hulgas kindlustusandjalt, või muud liiki siduv dokument, millega antakse ettevõtjale solidaartagatis lõikes 1 märgitud summade kohta.“;

d) lisatakse järgmine lõige:

„2a. Erandina lõikest 1 võib pädev asutus ettevõtja registreerimise aasta kinnitamata raamatupidamise aastaaruande puudumisel nõustuda, et ettevõtja tõendab oma finantssuutlikkust tõendiga, nagu näiteks pangatagatis, finantsasutuse väljastatud dokument, millega antakse ettevõtjale juurdepääs krediidile, või muu siduv dokument, mille on määranud pädev asutus ja mis tõendab, et ettevõtja käsutuses on lõikes 1 märgitud summad.“

6) Artiklit 8 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 5 asendatakse järgmisega:

„5. Liikmesriigid võivad toetada jätkuõpet I lisa loetletud ainevaldkondades iga kolme aasta järel, tagamaks et lõikes 1 osutatud isik või isikud on piisavalt kursis oma valdkonnas toimuva arenguga.“;

b) lõige 9 asendatakse järgmisega:

„9. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 24a vastu delegeeritud õigusakte I, II ja III lisa muutmiseks, et kohendada neid turumuutuste ja tehnika arenguga.“

7) Artiklisse 9 lisatakse järgmine lõik:

„Selleks, et anda tegevusluba kaupade autoveo-ettevõtjale, kes kasutab üksnes mootorsõidukeid või autoronge, mille lubatud täismass ei ületa 3,5 tonni, võivad liikmesriigid vabastada artikli 8 lõikes 1 osutatud eksamist isikud, kes suudavad tõendada, et nad on kümne aasta jooksul enne 20. augustit 2020 pidevalt juhtinud sama liiki ettevõtja tegevust.“

8) Artikli 11 lõike 4 kolmas lõik jäetakse välja.

9) Artiklit 12 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Pädevad asutused jälgivad korrapäraselt, et nende poolt autoveo-ettevõtja tegevusalal tegutsema lubatud ettevõtjad vastavad pidevalt käesoleva määruse artiklis 3 sätestatud nõuetele. Selleks teevad liikmesriigid kontrollle, sealhulgas asjakohasel juhul kohapealseid kontrollle asjaomase ettevõtja valdustes, keskendudes ettevõtjatele, kellele on määratud kõrgem riskiaste. Sel eesmärgil hõlmavad liikmesriigid riskiastme hindamise süsteemiga, mille nad on kehtestanud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2006/22/EÜ (*) artikli 9 kohaselt, kõik käesoleva määruse artiklis 6 määratletud rikkumised.“

(*) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. märtsi 2006. aasta direktiiv 2006/22/EÜ, mis käsitleb määruste (EÜ) nr 561/2006 ja (EL) nr 165/2014 ning direktiivi 2002/15/EÜ rakendamise miinimumtingimusi seoses autovedudega seotud sotsiaalõigusnormidega ja millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 88/599/EMÜ (ELT L 102, 11.4.2006, lk 35).“;

b) lõike 2 teine lõik jäetakse välja.

10) Artikli 13 lõike 1 punkt c asendatakse järgmisega:

„c) juhul kui finantssuutlikkuse nõue ei ole täidetud, ei tohi tähtaeg ületada kuut kuud, et näidata, et kõnealust nõuet täidetakse jälle pidevalt.“

11) Artiklit 14 muudetakse järgmiselt:

a) lõikesse 1 lisatakse järgmine lõik:

„Pädev asutus ei taasta veokorraldaja head mainet enne ühe aasta möödumist alates hea maine kaotamise kuupäevast ega mingil juhul enne, kui veokorraldaja tõendab, et on läbinud vähemalt kolm kuud kestva asjakohase koolituse või teinud eksami käesoleva määruse I lisa I osas loetletud ainevaldkondades.“;

b) lõige 2 asendatakse järgmisega:

„2. Juhul kui ja seni, kuni ei võeta parandusmeetmeid vastavalt asjakohastele riigisisestele sätetele ja käesoleva artikli lõikele 1, ei kehti sobimatuks kuulutatud veokorraldaja ametialase pädevuse tunnistus, millele on osutatud artikli 8 lõikes 8, mitte üheski liikmesriigis.“

12) Artiklit 16 muudetakse järgmiselt:

a) lõiget 2 muudetakse järgmiselt:

i) punkt c asendatakse järgmisega:

„c) artiklis 3 sätestatud hea maine ja ametialase pädevuse nõuetele vastavate veokorraldajate nimed või vajaduse korral seadusliku esindaja nimi;“;

ii) lisatakse järgmised punktid:

„g) artikli 5 lõike 1 punkti g kohaselt ettevõtja käsutuses olevate sõidukite registreerimisnumbrid;

h) eelmise kalendriaasta 31. detsembril ettevõtja juures töötanud inimeste arv, mis kantakse riiklikku registreerimisse hiljemalt iga aasta 31. märtsiks;

i) ettevõtja riskiaste vastavalt direktiivi 2006/22/EÜ artikli 9 lõikele 1.“;

iii) teine, kolmas ja neljas lõik asendatakse järgmisega:

„Esimese lõigu punktides a–d osutatud andmetele tagatakse avalikkuse juurdepääs kooskõlas isikuandmete kaitse valdkonnas kohaldatavate sätetega.

Liikmesriigid võivad hoida esimese lõigu punktides e–i osutatud andmeid eraldi registrites. Sellisel juhul on kõikidel kõnealuse liikmesriigi pädevatel asutustel punktides e ja f osutatud andmetele otsene juurdepääs või need tehakse neile kättesaadavaks taotluse korral. Soovitav teave esitatakse viie tööpäeva jooksul pärast vastava taotluse kättesaamist.

Esimese lõigu punktides g, h ja i osutatud andmetele tagatakse maanteekontrollide käigus pädevate asutuste juurdepääs hiljemalt 12 kuud pärast lõike 6 kohaselt vastu võetud rakendusakti jõustumist, milles täpsustatakse funktsioone, mis võimaldavad pädevatele asutustele andmetele juurdepääsu teedel korraldatavate kontrollide käigus.

Muudele kui pädevatele asutustele tagatakse juurdepääs esimese lõigu punktides e–i osutatud andmetele ainult siis, kui neile asutustele on antud nõuetekohane volitus teostada järelevalvet ja määrata karistusi autoveosektoris ning kui nende ametnikel on vaikumiskohustus või neile kehtib ametisaladuse hoidmise kohustus.“;

b) lõige 4 asendatakse järgmisega:

„4. Liikmesriigid võtavad kõik vajalikud meetmed, tagamaks et kõik andmed oleksid riiklikus elektroonilises registris ajakohastatud ja täpsed.“;

c) lõikesse 6 lisatakse järgmised lõigud:

„Hiljemalt 14 kuud pärast direktiivi 2006/22/EÜ artikli 9 lõikes 1 osutatud riskiastme arvutamise ühtset valemit käsitleva rakendusakti vastuvõtmist võtab komisjon vastu rakendusaktid, millega täpsustatakse funktsioone, mis võimaldavad pädevatele asutustele teedel korraldatavate kontrollide käigus juurdepääsu lõike 2 esimese lõigu punktides g, h ja i osutatud andmetele.

Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 25 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.“;

d) lõige 7 jäetakse välja.

13) Artikkel 18 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 18

Liikmesriikidevaheline halduskoostöö

1. Liikmesriigid määravad riikliku kontaktpunkti, mis vastutab teabe vahetamise eest teiste liikmesriikidega seoses käesoleva määruse kohaldamisega. Liikmesriigid edastavad komisjonile nende riikliku kontaktpunkti nime ja aadressi hiljemalt 4. detsembril 2011. Komisjon koostab kõikide kontaktpunktide nimekirja ja edastab selle liikmesriikidele.

2. Liikmesriikide pädevad asutused teevad tihedat koostööd ning annavad kiiresti üksteisele vastastikust abi ja kogu asjakohast teavet, et hõlbustada käesoleva määruse rakendamist ja täitmise tagamist.

3. Liikmesriikide pädevad asutused vahetavad teavet artikli 6 lõikes 2 osutatud rasketes rikkumistes süüdimõistmiste ning nende eest määratud karistuste kohta. Liikmesriik, kes saab teate artikli 6 lõikes 2 osutatud raske rikkumise kohta, millele on järgnenud süüdimõistev kohtuotsus või mille tõttu on määratud karistus teises liikmesriigis kahe eelneva aasta jooksul, kannab selle rikkumise oma riiklikusse elektroonilisse registrisse.

4. Liikmesriigid vastavad teiste liikmesriikide kõikide pädevate asutuste teabenõuetele ning teevad kontrolle, inspekteerimisi ja uurimisi seoses artikli 3 lõike 1 punktis a sätestatud nõude täitmisega nende territooriumil asutatud autoveo-ettevõtjate poolt. Sellised teabenõuded võivad hõlmata juurdepääsu dokumentidele, mis on vajalikud, et tõendada artiklis 5 sätestatud tingimuste täitmist. Liikmesriikide pädevate asutuste teabenõuded peavad olema nõuetekohaselt põhjendatud. Selleks peavad teabenõuded sisaldama usaldusväärseid tõendeid artikli 3 lõike 1 punkti a võimaliku rikkumise kohta, nimetama nõude eesmärgi ja täpsustama piisavalt üksikasjalikult, millist teavet ja dokumente taotletakse.

5. Liikmesriigid esitavad teiste liikmesriikide poolt lõike 4 kohaselt taotletud teabe 30 tööpäeva jooksul alates taotluse saamisest. Liikmesriigid võivad omavahel kokku leppida lühema ajavahemiku.

6. Kui teabenõude saanud liikmesriik leiab, et see ei ole piisavalt põhjendatud, teatab ta sellest teabenõude esitanud liikmesriigile kümne tööpäeva jooksul alates teabenõude saamisest. Teabenõude esitanud liikmesriik peab seda täiendavalt põhjendama. Kui teabenõude esitanud liikmesriik ei suuda seda täiendavalt põhjendada, võib teabenõude saanud liikmesriik taotluse tagasi lükata.

7. Kui teabenõude täitmine või kontrollide, inspekteerimiste või uurimiste tegemine on keeruline, teatab asjaomane teabenõude saanud liikmesriik sellest koos põhjendustega teabenõude esitanud liikmesriigile kümne tööpäeva jooksul alates teabenõude saamisest. Asjaomased liikmesriigid peavad omavahel aru, et leida igale tõstatatud probleemile lahendus. Kui teabenõude esitanud liikmesriigile esitatakse teave pidevalt hilinemisega, antakse sellest teada komisjonile, kes võtab vajalikke meetmeid.

8. Lõikes 3 osutatud teabevahetus toimub sõnumite vahetamise süsteemi Euroopa autoveo-ettevõtjate registri (ERRU) kaudu, mis loodi komisjoni määrusega (EL) nr 1213/2010 (*). Lõigetes 4–7 sätestatud halduskoostöö ja vastastikuse abi osutamine liikmesriikide pädevate asutuste vahel toimub siseturu infosüsteemi kaudu, mis loodi Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 1024/2012 (**). Selleks võib iga liikmesriik määrata pädeva asutusena lõikes 1 osutatud kontaktpunkti, millest teatab komisjonile siseturu infosüsteemi kaudu.

9. Liikmesriigid tagavad, et kooskõlas käesoleva artikliga neile edastatud teavet kasutatakse üksnes küsimus(t)es, mille jaoks seda taotleti. Isikuandmete igasugune töötlemine peab toimuma üksnes käesoleva määruse järgimise eesmärgil ning toimuma kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2016/679 (**).

10. Vastastikust halduskoostööd tehakse ja haldusabi antakse tasuta.

11. Teabenõue ei takista pädevaid asutusi võtmast asjakohase riigisisese või liidu õiguse sätete kohaselt meetmeid, et uurida ja ennetada käesoleva määruse väidetavaid rikkumisi.

(*) Komisjoni 16. detsembri 2010. aasta määrus (EL) nr 1213/2010, millega kehtestatakse autoveo-ettevõtjate riiklike elektrooniliste registrite omavahelist ühendamist käsitlevad ühiseeskirjad (ELT L 335, 18.12.2010, lk 21).

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

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

14) Artiklisse 23 lisatakse järgmised lõigud:

„Erandina artikli 1 lõikest 2 vabastatakse kuni 21. maini 2022 käesoleva määruse sätete kohaldamisest kaupade autoveo-ettevõtjad, kes kasutavad rahvusvahelistel vedudel üksnes mootorsõidukeid või autoronge, mille lubatud täismass ei ületa 3,5 tonni, välja arvatud juhul, kui asukohaliikmesriigi õigusega ei ole ette nähtud teisiti.

Erandina artikli 16 lõikest 2 kohaldatakse nõuet lisada ettevõtjate riskiaste riiklikesse elektroonilistesse registritesse 14 kuu möödumisel direktiivi 2006/22/EÜ artikli 9 lõikes 1 osutatud ühtse riskiastme arvutamise valemit käsitleva rakendusakti jõustumisest.“

15) Artikkel 24 jäetakse välja.

16) Lisatakse järgmine artikkel:

„Artikkel 24a

Delegeeritud volituste rakendamine

1. Komisjonile antakse õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte käesolevas artiklis sätestatud tingimustel.

2. Artikli 8 lõikes 9 osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile määramata ajaks alates 20. augustist 2020.

3. Euroopa Parlament ja nõukogu võivad artikli 8 lõikes 9 osutatud volituste delegerimise igal ajal tagasi võtta. Tagasivõtmise otsusega lõpetatakse otsuses nimetatud volituste delegerimine. Otsus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas* või otsuses nimetatud hilisemal kuupäeval. See ei mõjuta juba jõustunud delegeeritud õigusaktide kehtivust.

4. Enne delegeeritud õigusakti vastuvõtmist konsulteerib komisjon kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonivahelises parema õigusloome kokkuleppes (*) sätestatud põhimõtetega iga liikmesriigi määratud ekspertidega.

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

6. Artikli 8 lõike 9 alusel vastu võetud delegeeritud õigusakt jõustub üksnes juhul, kui Euroopa Parlament ega nõukogu ei ole kahe kuu jooksul pärast õigusakti teatavakstegemist Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitanud selle suhtes vastuväidet või kui Euroopa Parlament ja nõukogu on enne selle tähtaja möödumist komisjonile teatanud, et nad ei esita vastuväidet. Euroopa Parlamendi või nõukogu algatusel pikendatakse seda tähtaega kahe kuu võrra.

(*) ELT L 123, 12.5.2016, lk 1.“

17) Artiklit 25 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 2 asendatakse järgmisega:

„2. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 182/2011 (*) artiklit 4.

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

b) lõige 3 asendatakse järgmisega:

„3. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artiklit 5.“

18) Artiklit 26 muudetakse järgmiselt:

a) pealkiri asendatakse järgmisega:

„Aruandlus ja läbivaatamine“;

b) lõike 1 punkt b asendatakse järgmisega:

„b) käesoleva määruse kohaselt välja antud, peatatud või kehtetuks tunnistatud lubade arvu liikide ja aastate kaupa, tegevusalale sobimatuks tunnistamiste arvu ning kõnealuste otsuste põhjuseid. Aruanded, mis on seotud ajavahemikuga pärast 21. maid 2022 sisaldavad ka järgmiste elementide jaotust:

i) sõitjate autoveo-ettevõtjad;

ii) kaupade autoveo-ettevõtjad, kes kasutavad ainult mootorsõidukeid või autoronge, mille lubatud täismass ei ületa 3,5 tonni, ning

iii) kõik muud kaupade autoveo-ettevõtjad;“;

c) lisatakse järgmised lõiked:

„3. Igal teisel aastal annavad liikmesriigid komisjonile aru nende poolt artikli 18 lõigete 4–9 kohaselt esitatud teabenõuetest, teistelt liikmesriikidelt saadud vastustest ja meetmetest, mida nad on saanud teabe alusel võtnud.

4. Komisjon esitab lõike 3 alusel kogutud teabele ja täiendavatele tõenditele tuginedes hiljemalt 21. augustiks 2023 Euroopa Parlamendile ja nõukogule üksikasjaliku aruande, mis käsitleb liikmesriikide halduskoostöö ulatust, kõiki sellega seonduvaid võimalikke puudusi ja võimalikke viise, kuidas koostööd parandada. Selle aruande alusel hindab komisjon, kas on vaja teha ettepanekuid täiendavate meetmete kohta.

5. Komisjon hindab käesoleva määruse rakendamist hiljemalt 21. augustiks 2023 ning esitab Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande käesoleva määruse kohaldamise kohta.

6. Pärast lõikes 5 osutatud aruande esitamist analüüsib komisjon korrapäraselt käesolevat määrust ning esitab selle tulemuste aruande Euroopa Parlamendile ja nõukogule.

7. Asjakohasel juhul lisatakse lõigetes 5 ja 6 osutatud aruannetele asjaomased seadusandlikud ettepanekud.“

19) IV lisa muudetakse järgmiselt:

a) pealkiri asendatakse järgmisega:

„Artikli 6 lõikes 2 osutatud kõige raskemad rikkumised“;

b) punkti 1 alapunkt b asendatakse järgmisega:

„b) maksimaalse igapäevase sõiduaja ületamine igapäevase tööperioodi jooksul 50 % võrra või rohkem.“;

c) punkt 2 asendatakse järgmisega:

„2. Sõidumeeriku ja/või kiiruspiiriku puudumine või pettust võimaldava seadme olemasolu sõidukis ja/või sellise pettust võimaldava seadme kasutamine, millega on võimalik muuta sõidumeeriku ja/või kiiruspiiriku andmeid, või salvestuslehtede või sõidumeerikult ja/või juhikaardilt allalaetud andmete võltsimine.“

Artikkel 2

Määruse (EÜ) nr 1072/2009 muutmine

Määrust (EÜ) nr 1072/2009 muudetakse järgmiselt.

1) Artikli 1 lõiget 5 muudetakse järgmiselt:

a) punkt c asendatakse järgmisega:

„c) kuni 20. maini 2022: veoste vedu sõidukitega, mille lubatud täismass ei ületa 3,5 tonni;“;

b) lisatakse järgmine punkt:

„ca) alates 21. maist 2022: veoste vedu sõidukitega, mille lubatud täismass ei ületa 2,5 tonni;“.

2) Artiklit 4 muudetakse järgmiselt:

a) lõike 2 kolmas lõik jäetakse välja;

b) lõige 4 asendatakse järgmisega:

„4. Ühenduse tegevusluba ja kinnitatud ärakirjad peavad vastama II lisa ettenähtud näidisele; kõnealuses lisa sätestatakse ka tegevusloa kasutamist reguleerivad tingimused. Need sisaldavad vähemalt kahte I lisa loetletud turvaelementi.

Kui veoste veoks kasutatakse sõidukeid, mille lubatud täismass ei ületa 3,5 tonni ja mille suhtes kohaldatakse määruse (EÜ) nr 1071/2009 artikli 7 lõike 1 teises lõigus kehtestatud väiksemaid rahalisi nõudeid, kirjutab väljaandev asutus ühenduse tegevusloa või selle kinnitatud ärakirja punkti „erimärkused“: „≤ 3,5 t“.

Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 14b vastu delegeeritud õigusakte I ja II lisa muutmiseks, et kohandada neid tehnika arenguga.“

3) Artikli 5 lõige 4 asendatakse järgmisega:

„4. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 14b vastu delegeeritud õigusakte III lisa muutmiseks, et kohandada seda tehnika arenguga.“

4) Artiklit 8 muudetakse järgmiselt:

a) lisatakse järgmine lõige:

„2a. Vedajad ei tohi teha sama sõidukiga või ühendatud autorongi puhul sama sõiduki mootorsõidukiga kabotaažvedusid samas liikmesriigis nelja päeva jooksul pärast nende poolt teostatud kabotaažveo lõppu selles liikmesriigis.“;

b) lõike 3 esimene lõik asendatakse järgmisega:

„3. Riigisisese kaupade autoveo teenuseid, mida vastuvõtvas liikmesriigis osutab mitteresidendist vedaja, käsitatakse käesoleva määrusega kooskõlas olevatena üksnes juhul, kui vedaja esitab selged tõendid eelnenud rahvusvahelise veo kohta ja iga järgneva teostatud kabotaažveo kohta. Juhul kui enne rahvusvahelist vedu on sõiduk vastuvõtva liikmesriigi territooriumil viibinud neli päeva, esitab vedaja ka selged tõendid kõigi tegevuste kohta, mis teostati kõnealusel perioodil.“;

c) lisatakse järgmine lõige:

„4a. Lõikes 3 osutatud tõendid esitatakse või edastatakse vastuvõtva liikmesriigi volitatud kontrollametnikule nõudmisel ja teel toimuva kontrolli vältel. Tõendid võib esitada või edastada elektrooniliselt, kasutades muudetavat struktureeritud formaati, mida saab arvutites kasutada andmete salvestamiseks ja töötlemiseks, näiteks rahvusvahelise kaupade autoveolepingu konventsiooni Genfi lisaprotokolliga seotud elektroonilist saatelehte (CMR), mis käsitleb 20. veebruari 2008. aasta elektroonilist saatelehte (e-CMR). Maantee kontrolli ajal on juhul lubatud võtta ühendust peakontori, veokorraldaja või muu isiku või üksusega, et esitada enne teel toimuva kontrolli lõppu lõikes 3 osutatud tõendid.“

d) lõige 5 asendatakse järgmisega:

„5. Vedajal, kellele on asukohaliikmesriigi õigusaktide kohaselt antud õigus osutada selles liikmesriigis rendi või tasu eest artikli 1 lõike 5 punktides a–c täpsustatud autoveoteenuseid, on käesolevas peatükis ette nähtud tingimustel lubatud teha sama liiki kabotaažvedu või kabotaažvedu samasse kategooriasse kuuluvate sõidukitega.“

5) Artiklit 10 muudetakse järgmiselt:

a) lõike 3 esimene lõik asendatakse järgmisega:

„3. Komisjon tutvub olukorraga eelkõige asjakohaste andmete põhjal ja otsustab pärast konsulteerimist Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 165/2014 (*) artikli 42 lõike 1 kohaselt loodud komiteega ühe kuu jooksul alates liikmesriigi taotluse kättesaamisest, kas kaitsemeetmed on vajalikud või mitte, ning kui need on vajalikud, võtab need vastu.

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

b) lisatakse järgmine lõige:

„7. Lisaks käesoleva artikli lõigetele 1–6 ja erandina direktiivi 92/106/EMÜ artiklist 4 võivad liikmesriigid sätestada, et käesoleva määruse artiklit 8 kohaldatakse vedajatele, kui nad teevad asjaomases liikmesriigis veo alg- või lõppetapi raames maanteevedu, kui see on vajalik, et vältida viimati nimetatud sätte kuritarvitamist, mis seisneb selles, et liikmesriikidevaheliste kombineeritud vedude korral osutatakse vastuvõtvas liikmesriigis maanteeveo alg- ja/või lõppetapi raames piiramatut ja pidevat teenust. Selliste maanteeveo etappide puhul võivad liikmesriigid sätestada käesoleva määruse artikli 8 lõikes 2 sätestatud seitsmepäevases ajavahemikust pikema ajavahemiku ja käesoleva määruse artikli 8 lõikes 2a sätestatud neljapäevases ajavahemikust lühema ajavahemiku. Käesoleva määruse artikli 8 lõike 4 kohaldamine sellistele vedudele ei piira direktiivist 92/106/EMÜ tulenevaid nõudeid. Käesolevas lõikes ette nähtud erandit kasutavad liikmesriigid teavitavad enne vastavate riigisiseste meetmete kohaldamist sellest komisjoni. Nad vaatavad need meetmed vähemalt iga viie aasta järel läbi ja teavitavad komisjoni selle läbivaatamise tulemustest. Nad teevad need reeglid, kaasa arvatud asjaomaste ajavahemike pikkuse, läbipaistval viisil üldsusele kättesaadavaks.“

6) Lisatakse järgmine artikkel:

„Artikkel 10a

Kontrollid

1. Liikmesriigid tagavad käesolevas peatükis sätestatud kohustuste edasiseks täitmise tagamiseks, et nende territooriumil kohaldatakse järjekindlat riigisisest õigusnormide täitmise tagamise strateegiat. Selles strateegias keskendutakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2006/22/EÜ (*) artiklis 9 osutatud kõrge riskiastmega ettevõtjatele.

2. Liikmesriigid tagavad, et direktiivi 2006/22/EÜ artiklis 2 ettenähtud kontrollid hõlmavad asjakohasel juhul kabotaažvedude kontrolli.

3. Liikmesriigid korraldavad vähemalt kaks korda aastas kooskõlastatud teel toimuvaid kontrolle kabotaažvedude kontrollimiseks. Selliseid kontrolle teevad samal ajal kahe või enama liikmesriigi ametiasutused, kes vastutavad auto-veoalaste õigusnormide täitmise tagamise eest ja kellest igaüks tegutseb oma territooriumil. Liikmesriigid võivad kõnealused kontrollid ühendada direktiivi 2006/22/EÜ artiklis 5 sätestatud tegevusega. Vastavalt määruse (EÜ) nr 1071/2009 artikli 18 lõikele 1 määratud riiklikud kontaktpunktid vahetavad pärast kooskõlastatud teel toimuvaid kontrolle teavet avastatud rikkumiste arvu ja liigi kohta.

(*) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. märtsi 2006. aasta direktiiv 2006/22/EÜ, mis käsitleb määruste (EÜ) nr 561/2006 ja (EL) nr 165/2014 ning direktiivi 2002/15/EÜ rakendamise miinimumtingimusi seoses autoveodudega seotud sotsiaalõigusnormidega ja millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 88/599/EMÜ (ELT L 102, 11.4.2006, lk 35).“

7) Lisatakse järgmised artiklid:

„Artikkel 14a

Vastutus

Liikmesriigid kehtestavad õigusnormid karistuse määramiseks kaubasaatjatele, ekspediitoritele, peatöövõtjatele ja alltöövõtjatele II ja III peatüki mittejärgimise eest, kui nad olid teadlikud või kõiki asjassepuutuvaid asjaolusid arvestades pidid olema teadlikud, et nende tellitavate veoteenustega kaasneb käesoleva määruse rikkumine.

Artikkel 14b

Delegeeritud volituste rakendamine

1. Komisjonile antakse õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte käesolevas artiklis sätestatud tingimustel.

2. Artikli 4 lõikes 4 ja artikli 5 lõikes 4 osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile määramata ajaks alates 20. augustist 2020.

3. Euroopa Parlament või nõukogu võivad artikli 4 lõikes 4 ja artikli 5 lõikes 4 osutatud volituste delegeerimise igal ajal tagasi võtta. Tagasisõtmise otsusega lõpetatakse otsuses nimetatud volituste delegeerimine. Otsus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas* või otsuses nimetatud hilisemal kuupäeval. See ei mõjuta juba jõustunud delegeeritud õigusaktide kehtivust.

4. Enne delegeeritud õigusakti vastuvõtmist konsulteerib komisjon kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonivahelises parema õigusloome kokkuleppes (*) sätestatud põhimõtetega iga liikmesriigi määratud ekspertidega.

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

6. Artikli 4 lõike 4 ning artikli 5 lõike 4 alusel vastu võetud delegeeritud õigusakt jõustub üksnes juhul, kui Euroopa Parlament ega nõukogu ei ole kahe kuu jooksul pärast õigusakti Euroopa Parlamendile ja nõukogule teatavastegemist esitanud selle suhtes vastuväidet või kui Euroopa Parlament ja nõukogu on enne selle tähtaja möödumist komisjonile teatanud, et nad ei esita vastuväidet. Euroopa Parlamendi või nõukogu algatusel pikendatakse seda tähtaega kahe kuu võrra.

(*) ELT L 123, 12.5.2016, lk 1.“

8) Artikkel 15 jäetakse välja.

9) Artikkel 17 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 17

Aruandlus ja läbivaatamine

1. Liikmesriigid teatavad komisjonile hiljemalt iga teise aasta 31. märtsiks nende vedajate arvu, kes on iga eelneva kahe aasta 31. detsembri seisuga ühenduse tegevuslubade omanikud, ja kinnitatud ära kirjade arvu, mis vastab kõnealusel kuupäeval veonduses kasutatavate sõidukite arvule. Aruanded, mis puudutavad ajavahemikku pärast 20. maid 2022, peavad sisaldama ka nende andmete jaotust autoveo-ettevõtjate kaupa, kes teostavad rahvusvahelisi vedusid üksnes sõidukitega, mille lubatud täissmass ei ületa 3,5 tonni, ning ülejäänud kaupade autoveo-ettevõtjate kaupa.

2. Liikmesriigid teatavad komisjonile hiljemalt iga teise aasta 31. märtsiks mõlemal eelmisel kahel kalendriaastal välja antud juhitunnistuste arvu ja kasutusel olevate juhitunnistuste koguarvu mõlema eelmise kahe kalendriaasta 31. detsembri seisuga. Aruanded, mis puudutavad ajavahemikku pärast 20. maid 2022, peavad sisaldama ka nende andmete jaotust kaupade autoveo-ettevõtjate kaupa, kes teostavad rahvusvahelisi vedusid üksnes sõidukitega, mille lubatud täismass ei ületa 3,5 tonni, ning ülejäänud kaupade autoveo-ettevõtjate kaupa.
3. Liikmesriigid edastavad komisjonile hiljemalt 21. augustiks 2022 oma artikli 10a kohaselt vastu võetud õigusnormide täitmise tagamise strateegia. Liikmesriigid teatavad komisjonile hiljemalt iga aasta 31. märtsiks eelmisel kalendriaastal vastavalt artiklile 10a võetud sunnimeetmed, sealhulgas asjakohasel juhul tehtud kontrollide arvu. See teave sisaldab kontrollitud sõidukite arvu.
4. Komisjon koostab 21. augustiks 2024 aruande liidu autoveoturu kohta. Aruanne sisaldab turuolukorra analüüsi, sealhulgas hinnangut kontrollide tõhususele, ja analüüsi töötingimuste arengu kohta kutsealal.
5. Komisjon hindab käesoleva määruse rakendamist ja eelkõige Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2020/1055 (*) muudetud artikli 8 muudatuste mõju hiljemalt 21. augustiks 2023 ning esitab Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande käesoleva määruse kohaldamise kohta.
6. Pärast lõikes 5 osutatud aruande esitamist analüüsib komisjon korrapäraselt käesolevat määrust ning esitab selle tulemuste aruande Euroopa Parlamendile ja nõukogule.
7. Asjakohasel juhul lisatakse lõigetes 5 ja 6 osutatud aruannetele ka asjaomased seadusandlikud ettepanekud.

(*) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. juuli 2020. aasta määrus (EL) 2020/1055, millega muudetakse määruseid (EÜ) nr 1071/2009, (EÜ) nr 1072/2009 ja (EL) nr 1024/2012 eesmärgiga kohandada neid autovedude sektoris toimunud arenguga (ELT L 249, 31.7.2020, lk 17).“

Artikkel 3

Määruse (EL) nr 1024/2012 muutmine

Määruse (EL) nr 1024/2012 lisasse lisatakse järgmine punkt:

„15. Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. oktoobri 2009. aasta määrus (EÜ) nr 1071/2009, millega kehtestatakse ühiseeskirjad autoveo-ettevõtja tegevusalal tegutsemise tingimuste kohta ja tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 96/26/EÜ (*): artikli 18 lõige 8.

(*) ELT L 300, 14.11.2009, lk 51.“

Artikkel 4

Jõustumine

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

Seda kohaldatakse alates 21. veebruarist 2022.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 15. juuli 2020

Euroopa Parlamendi nimel

president

D.M. SASSOLI

Nõukogu nimel

eesistuja

J. KLOECKNER

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS (EL) 2020/1056,**15. juuli 2020,****elektroonilise kaubaveoteabe kohta****(EMPs kohaldatav tekst)**

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artiklit 91 ja artikli 100 lõiget 2,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,

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

pärast konsulteerimist Regioonide Komiteega,

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt ⁽²⁾

ning arvestades järgmist:

- (1) Kaubaveo ja logistika tõhusus on väga oluline liidu majanduse kasvu ja konkurentsivõime, siseturu toimimise ning kõigi liidu piirkondade sotsiaalse ja majandusliku sidususe jaoks.
- (2) Käesoleva määruse eesmärk on ergutada kaubaveo ja logistika digiteerimist, et vähendada halduskulusid, parandada pädevate asutuste jõustamissuutlikkust ning edendada transpordi tõhusust ja kestlikkust.
- (3) Kaupade, sealhulgas jäätmete liikumisega kaasneb palju teavet, mida äriühingud omavahel ning äriühingud ja pädevad asutused omavahel edastavad siiani paber kandjal. Paberdokumentide kasutamine on logistikaettevõtjate jaoks suur halduskoormus ning toob logistikaettevõtjatele ja seotud tööstusharudele (nagu kaubandus ja tootmine), eelkõige VKEdele, kaasa lisakulud ning sellel on negatiivne mõju keskkonnale.
- (4) Peamiseks põhjuseks, miks ei toimu arengut teabevahetuse lihtsustamise ja suurema tõhususe suunas, mida olemasolevad elektroonilised vahendid võimaldaksid, peetakse ühtse õigusraamistiku puudumist liidu tasandil, milles nõutaks, et pädevad asutused aktsepteeriks seaduse järgi nõutavat asjakohast kaubaveoteavet elektroonilisel kujul. Ühtsete kirjeldustega elektroonilise teabe aktsepteerimine pädevate asutuste poolt ei lihtsustaks mitte ainult pädevate asutuste ja ettevõtjate vahelist suhtlust, vaid lihtsustaks kaudset ka ettevõtjatevahelise ühtse ja lihtsustatud elektroonilise suhtluse arengut liidus. See tooks kaasa ka märkimisväärse halduskulude kokkuhoiu ettevõtjatele, eelkõige VKEdele, kes moodustavad suurema osa liidu veo- ja logistikaettevõtjatest.
- (5) Liidu transpordivaldkonna mõne valdkonna õigusaktides nõutakse, et pädevad asutused aktsepteeriks digiteeritud teavet, kuid see ei hõlma kaugeltki kõiki asjaomaseid liidu õigusakte. Õigusnormidega ette nähtud teabe kaubaveoteabe kohta kättesaadavaks tegemiseks pädevatele asutustele kogu liidus ning kõigi liidus tehtavate veoteenuste asjaomaste etappide puhul peaks olema võimalik kasutada elektroonilisi vahendeid. See peaks olema võimalik kogu õigusnormidega ette nähtud teabe ning kõigi transpordiliikide puhul.
- (6) Seepärast tuleks nõuda, et pädevad asutused aktsepteeriks elektrooniliselt kättesaadavaks tehtud teavet alati, kui ettevõtjad on kohustatud esitama teavet selle kohta, et nad täidavad nõudeid, mis on sätestatud käesoleva määrusega hõlmatud liidu õigusaktides. See nõue peaks hõlmama ka teavet, mida ametiasutused nõuavad lisateabena kooskõlas kõnealuste liidu õigusaktide sätetega, näiteks kui osa teavet puudub. Sama põhimõtet tuleks kohaldada ka siis, kui liikmesriigi õiguse kohaselt tuleb esitada teave, mis on täielikult või osaliselt identne teabega, mida tuleb esitada käesoleva määruse kohaldamisalasse kuuluvate liidu õigusaktide kohaselt. Samuti peaksid ametiasutused püüdma kõnealuse teabega seoses suhelda asjaomaste ettevõtjatega elektrooniliselt. Selline teavitamine ei tohiks piirata asjakohaste liidu õigusnormide ja liikmesriigi õiguse kohaldamist, mis on seotud õigusnormidega ette

⁽¹⁾ ELT C 62, 15.2.2019, lk 265.

⁽²⁾ Euroopa Parlamendi 12. märtsi 2019. aasta seisukoht (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata) ja nõukogu 7. aprilli 2020. aasta esimese lugemise seisukoht (ELT C 157, 8.5.2020, lk 1). Euroopa Parlamendi 8. juuli 2020. aasta seisukoht (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata).

nähtud teabe kontrollimise ajal või pärast seda võetavate järelmeetmetega. Pädevate asutuste kohustust aktsepteerida ettevõtjate poolt elektrooniliselt kättesaadavaks tehtud teavet tuleks kohaldada ka siis, kui liidu õigusaktides või käesoleva määruse kohaldamisalasse kuuluv liikmesriikide õiguses nõutakse teavet, millele on osutatud ka asjakohastes rahvusvahelistes konventsioonides, nagu konventsioonid, mis reguleerivad rahvusvahelisi veolepinguid eri transpordiliikide puhul, näiteks ÜRO kaupade rahvusvahelise autoveo lepingu konventsioon (CMR), rahvusvahelise raudteeveo konventsioon (COTIF), IATA resolutsioon 672 elektrooniliste lennusaatelehtede kohta, rahvusvahelise õhuveo nõuete ühtlustamise konventsioon (Montréal'i konventsioon) ja Budapesti konventsioon kaupade siseveetransporti käsitleva lepingu (CMNI) kohta.

- (7) Kuna käesoleva määruse eesmärk on üksnes lihtsustada ja edendada ettevõtjate ja pädevate asutuste vahel teabe elektroonilist esitamist, ei tohiks see piirata selliste liidu õigusnormide või liikmesriigi sellise õiguse kohaldamist, millega on kindlaks määratud õigusnormidega ette nähtud teabe sisu, ning eelkõige ei tohiks sellega kehtestada ühtegi lisanõuet õigusnormidest tulenevatele teavitamis- või keelenõuetele. Kui käesoleva määruse eesmärk on võimaldada õigusnormidest tulenevaid teavitamisnõudeid täita elektrooniliste vahendite abil paberandja asemel, ei piira see asjaomaste ettevõtjate võimalust esitada nimetatud teave paberandjal, nagu on sätestatud asjakohastes liidu õigusnormides või liikmesriigi õiguses, ja see ei tohiks piirata ka asjakohaseid liidu nõudeid dokumentidele, mida kasutatakse kõnealuse teabe struktureeritud esitamiseks. Käesolev määrus ei tohiks piirata Euroopa Parlamendi nõukogu määruse (EÜ) nr 1013/2006⁽³⁾ sätteid, mis käsitlevad jäätmesaadetiste menetlusnõudeid ja tolliasutuste tehtavat kontrolli. Käesolev määrus ei tohiks piirata Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 952/2013⁽⁴⁾ või selle alusel vastu võetud rakendus- või delegeeritud õigusaktide ega Euroopa merenduse ühtsete kontaktpunktide keskkonda käsitleva Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2019/1239⁽⁵⁾ aruandluskohustust käsitlevaid sätteid, sealhulgas neid, mis on seotud tolli- või muude asutuste pädevusega.
- (8) Elektrooniliste vahendite kasutamine õigusnormidega ette nähtud teabe vahetamiseks võib vähendada ettevõtjate halduskulusid ja suurendada pädevate asutuste tõhusust. Nii ettevõtjad kui ka pädevad asutused peaksid võtma vajalikud meetmed õigusnormidega ettenähtud kaubaveoteabe (eFTI) masinloetavas vormis elektroonilise andmevahetuse võimaldamiseks info- ja kommunikatsioonitehnoloogial põhinevate keskkondade (eFTI keskkonnad) kaudu, sealhulgas soetades vajalikud seadmed. Asjaomased ettevõtjad peaksid siiski jääma vastutavaks teabe esitamise eest inimloetavas vormis, kui pädevad asutused seda konkreetselt taotlevad, et võimaldada pädevatel asutustel täita oma ülesandeid olukordades, kus eFTI keskkonnale ei ole juurdepääsu.
- (9) Selleks, et ettevõtjad saaksid esitada asjakohast teavet elektrooniliselt igas liikmesriigis ühte moodi, on vaja tugineda ühtsetele kirjeldustele, mille komisjon peaks käesolevas määruses osutatud delegeeritud õigusaktidega ja rakendusaktidega vastu võtma.
- (10) Ühtsed kirjeldused andmeelementide määratluste ja tehniliste näitajate kohta peaksid tagama andmete koostalitlusvõime, kehtestades teabe elektroonilise edastamise jaoks ühtse tervikliku andmekogumi. See terviklik andmekogum peaks sisaldama kõiki andmelemente, mis vastavad asjakohastes liidu õigusnormides ja liikmesriigi õiguses sisalduvatele teabe esitamise nõuetele, kus kõik ühe või mitme alamhulga ühised andmeelemendid on esitatud ainult üks kord.
- (11) Nendes ühtsetes kirjeldustes tuleks sätestada ka ühtsed menetlused ja üksikasjalikud normid, mis käsitlevad pädevate asutuste juurdepääsu sellele teabele, sealhulgas sellega seotud suhtlusele pädevate asutuste ja asjaomaste ettevõtjate vahel, näiteks sellise lisateabe taotlustele, mida pädevatel asutustel on vaja oma vastava regulatiivse jõustamise pädevuse teostamiseks kooskõlas asjaomaste liidu õigusnormide ja liikmesriigi õigusega, ning selle teabe töötlemist pädevate asutuste poolt.

⁽³⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 14. juuni 2006. aasta määrus (EÜ) nr 1013/2006 jäätmesaadetiste kohta (ELT L 190, 12.7.2006, lk 1).

⁽⁴⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 9. oktoobri 2013. aasta määrus (EL) nr 952/2013, millega kehtestatakse liidu tolliseadustik (ELT L 269, 10.10.2013, lk 1).

⁽⁵⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2019. aasta määrus (EL) 2019/1239, millega luuakse Euroopa merenduse ühtsete kontaktpunktide keskkond ja tunnustatakse kehtetuks direktiiv 2010/65/EL (ELT L 198, 25.7.2019, lk 64).

- (12) Kõnealuste ühtsete kirjelduste sätestamisel tuleks arvesse võtta vastavates liidu õigusaktides ning vastavates Euroopa ja rahvusvahelistes andmevahetuse standardites, sealhulgas mitmeliigilise transpordi standardid, kehtestatud asjakohaseid andmevahetuse kirjeldusi ning komisjoni 23. märtsi 2017. aasta teatises „Euroopa koostalitlusvõime raamistik. Rakendusstrateegia“ sätestatud põhimõtteid ja soovitusi. Euroopa koosvõimeraamistikus käsitletakse Euroopa digitaalsete avalike teenuste osutamist, mis on liikmesriikide poolt ühiselt kokku lepitud. Samuti tuleks hoolikalt jälgida, et need kirjeldused jääksid tehnoloogiliselt neutraalseks ja avatuks uuenduslikele tehnoloogiatele.
- (13) Et vähendada nii pädevate asutuste kui ka ettevõtjate kulusid, võiks kaaluda pädevatele asutustele juurdepääsupunktide loomist. Need juurdepääsupunktid toimiksid üksnes eFTI keskkondade ja pädevate asutuste vaheliste vahendajatena ning seetõttu ei tohiks neid eFTI andmeid, millele juurdepääsu nad vahendavad, säilitada ega töödelda, välja arvatud eFTI andmete töötlemisega seotud metaandmeid, näiteks järelevalveks või statistilistel eesmärkidel vajalikud tööloogid. Liikmesriigid võivad ka kokku leppida oma vastavate pädevate asutuste jaoks ühiste juurdepääsupunktide loomises.
- (14) Käesoleva määrusega tuleks kehtestada funktsionaalsed nõuded eFTI keskkondadele, mida ettevõtjad peaksid kasutama õigusnormidega ette nähtud kaubaveoteabe pädevatele asutustele elektroonilisel kujul kättesaadavaks tegemiseks, et täita kõnealuse teabe asutuste poolt kohustuslikus korras aktsepteerimise tingimused, nagu on sätestatud käesolevas määruses. Samuti tuleb ette näha nõuded kolmandatest isikutest keskkondade teenuste osutajatele (eFTI teenuseosutajad). Need nõuded peaksid eelkõige tagama, et kõiki eFTI andmeid saab töödelda üksnes sellise kõikehõlmava õigustepõhise juurdepääsukontrolli süsteemi alusel, mis võimaldab funktsioonide määramist; et kõigil pädevatel asutustel on kooskõlas nende vastava regulatiivse jõustamise pädevusega kohene juurdepääs kõnealustele andmetele; et isikuandmeid saab elektrooniliselt töödelda Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2016/679⁽⁶⁾ kohaselt, ning et tundlikku äriteavet töödeldakse viisil, mis võimaldab kinni pidada selle teabe konfidentsiaalsuse tagamise nõudest.
- (15) Komisjon peaks vastu võtma eFTI keskkondade funktsionaalseid nõudeid käsitlevad kirjeldused. Kõnealuste kirjelduste vastuvõtmisel peaks komisjon püüdma tagada eFTI keskkondade koostalitlusvõime, hõlbustama nende keskkondade vahelist andmevahetust ja võimaldama ettevõtjatel kasutada mis tahes nende valitud keskkondi. Raken-damise hõlbustamiseks ja kulude minimeerimiseks peaks komisjon võtma arvesse ka olemasolevates IKT-süsteemides kasutatavaid asjakohaseid tehnilisi lahendusi ja standardeid. Samal ajal peaks komisjon tagama, et need kirjeldused jääksid võimalikult suure ulatuses tehnoloogiliselt neutraalseks, et soodustada pidevat innovatsiooni ja vältida tehnoloogilist kinnistumist.
- (16) Selleks et nii pädevatel asutustel kui ka ettevõtjatel oleks kindlustunne, et eFTI keskkonnad ja eFTI teenuseosutajad täidavad kõnealuseid funktsionaalseid nõudeid, peaksid liikmesriigid kehtestama sertifitseerimissüsteemi, mis tugineb Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 765/2008⁽⁷⁾ kohasele akrediteerimisele. Kõnealusest sertifitseerimisest kasu saamiseks kutsutakse juba kasutuses olevate IKT-süsteemide pakkujaid üles tagama, et nende süsteemid vastaksid käesolevas määruses eFTI keskkondadele kehtestatud nõuetele, ning taotlema sertifitseerimist. IKT-süsteemide sertifitseerimine peaks toimuma viivitamata.
- (17) eFTI keskkondade kasutamine annab ettevõtjatele tagatise, et õigusnormidega ette nähtud teavet aktsepteeritakse, ning annab pädevatele asutustele usaldusväärse ja turvalise juurdepääsu sellele teabele. Vaatamata sellele ja olene-mata kõigi pädevate asutuste kohustusest aktsepteerida käesoleva määruse kohaselt sertifitseeritud eFTI keskkonna kaudu kättesaadavaks tehtud teavet, peaks jätkuvalt olema võimalik kasutada teisi IKT-süsteeme, kui liikmesriik nii otsustab. Samal ajal ei tohiks käesolev määrus takistada eFTI keskkondade kasutamist ettevõtjate vahel ega muud laadi kasutamist, kui see ei mõjuta negatiivselt käesoleva määruse kohaldamisalasse kuuluva õigusnormidega ette nähtud teabe töötlemist kooskõlas määruse nõuetega.

⁽⁶⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. aprilli 2016. aasta määrus (EL) 2016/679 füüsiliste isikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ja selliste andmete vaba liikumise ning direktiivi 95/46/EÜ kehtetuks tunnistamise kohta (isikuandmete kaitse üldmäärus) (ELT L 119, 4.5.2016, lk 1).

⁽⁷⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 9. juuli 2008. aasta määrus (EÜ) nr 765/2008, millega sätestatakse akrediteerimise ja turujärelevalve nõuded seoses toodete turustamisega ja tunnistatakse kehtetuks määrus (EMÜ) nr 339/93 (ELT L 218, 13.8.2008, lk 30).

- (18) Selleks et tagada ühetaolised tingimused käesoleva määruse kohase kohustuse – aktsepteerida õigusnormidega ette nähtud elektroonilisel kujul kättesaadavaks tehtud teavet – rakendamiseks, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused. Eelkõige tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused kehtestada ühtsed menetlused ja üksikasjalikud õigusnormid, millega reguleeritakse pädevate asutuste juurdepääsu õigusnormidega ette nähtud teabele ja selle töötlemist, kui asjaomased ettevõtjad teevad kõnealuse teabe kättesaadavaks elektroonilisel kujul, sealhulgas üksikasjalikud normid ja tehnilised kirjeldused ning kehtestada üksikasjalikud kirjeldused eFTI keskkondade ja eFTI teenusosutajatega seotud nõuete rakendamiseks. Neid volitusi tuleks teostada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 182/2011 ⁽⁸⁾.
- (19) Selleks et tagada käesoleva määruse nõuetekohane kohaldamine, peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte: I lisa A osa muutmiseks, et võtta arvesse kõik komisjoni poolt vastuvõetud delegeeritud õigusaktid või rakendusaktid, milles kehtestatakse uued liidu õigusnormidest tulenevad teavitamisnõuded kaubaveo puhul; ning I lisa B osa muutmiseks, et lisada sellesse loetelud liikmesriigi õiguses sätestatud õigusnormidest tulenevatest teavitamisnõuetest, millest liikmesriik on käesoleva määruse kohaselt komisjoni teavitanud; ning et lisada sellesse asjakohased liikmesriikide õigusnormid, millega muudetakse liikmesriikide õigusnormidest tulenevaid teavitamisnõudeid või sätestatakse uued asjakohased õigusnormidest tulenevad teavitamisnõuded, mis kuuluvad käesoleva määruse kohaldamisalasse ning millest liikmesriigid on komisjoni kooskõlas käesoleva määrusega teavitanud; ning seoses käesoleva määruse täiendamisega, luues ühise andmekogumi ja andmete alamhulgad seoses vastavate käesoleva määrusega hõlmatud õigusnormidest tulenevate teavitamisnõuetega, ning neid muutes ning käesoleva määruse teatavaid tehnilisi aspekte täiendades, nimelt seoses eFTI keskkondade sertifitseerimise ja sertifitseerimismärgi kasutamise ja eFTI teenusosutajate sertifitseerimisnormidega. On eriti oluline, et komisjon viiks oma ettevalmistava töö käigus läbi asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil, ja et kõnealused konsultatsioonid viidaks läbi kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes ⁽⁹⁾ sätestatud põhimõtetega.

Eelkõige selleks, et tagada delegeeritud õigusaktide ettevalmistamises võrdne osalemine, saavad Euroopa Parlament ja nõukogu kõik dokumendid liikmesriikide ekspertidega samal ajal ning nende ekspertidel on pidev juurdepääs komisjoni eksperdirühmade koosolekutele, millel arutatakse delegeeritud õigusaktide ettevalmistamist. Lisaks on kõnealuste õigusaktide väljatöötamisel ja ettevalmistamisel oluline kaasata kõik asjaomaste foorumite asjakohased sidusrühmad, näiteks komisjoni 13. septembri 2018. aasta otsusega loodud eksperdirühm „Digitaalse transpordi ja logistika foorum“.

- (20) Kuna käesoleva määruse eesmärke, milleks on tagada, et pädevad asutused toimiksid elektrooniliselt esitatud kaubaveoteabe aktsepteerimisel ühtselt, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada, küll aga saab seda põhjusel, et on vaja kehtestada ühtsed nõuded, paremini saavutada liidu tasandil, võib liit võtta meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev määrus nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale.
- (21) Kaubavedu käsitleva õigusnormidega ette nähtud teabe osana esitatud isikuandmete elektrooniline töötlemine peaks toimuma kooskõlas määrusega (EL) 2016/679.
- (22) Komisjon peaks käesolevat määrust hindama. Kõnealuseks hindamiseks on vaja koguda teavet ning samuti tuleb hinnata käesoleva määruse eesmärke silmas pidades selle tulemuslikkust.
- (23) Tulemuslik ja tõhus jõustamine eeldab, et kõigil pädevatel asutustel on otsene ja reaalses juurdepääs asjakohasele õigusnormidega ette nähtud teabele elektroonilisel kujul. Sel eesmärgil ja kooskõlas komisjoni 19. aprilli 2016. aasta teatises „Eli e-valitsuse tegevuskava 2016–2020. Valitsussektori digitaalse arengu kiirendamine“ nimetatud põhimõttega „digitaalsus normiks“ peaks elektrooniliste vahendite kasutamine saama ettevõtjate ja pädevate asutuste vahelise õigusnormidega ette nähtud teabe vahetamise peamiseks viisiks. Seepärast peaks komisjon hindama võimalikke algatusi, mille eesmärk on kohustada ettevõtjaid kasutama elektroonilisi vahendeid, kui nad teevad õigusnormidega ette nähtud teabe pädevatele asutustele kättesaadavaks. Kui see on kohane, peaks komisjon tegema ettepaneku vastavate algatuste kohta, sealhulgas käesoleva määruse ja muude asjakohaste liidu õigusaktide võimaliku muutmise kohta. Pädevate asutuste jõustamisuuutlikkuse parandamiseks ja nii ettevõtjate kui ka pädevate

⁽⁸⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrus (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisvolituste teostamise suhtes (ELT L 55, 28.2.2011, lk 13).

⁽⁹⁾ ELT L 123, 12.5.2016, lk 1.

asutuste kulude minimeerimiseks peaks komisjon ka täiendavaid meetmeid, nagu muudes liidu transpordialastes õigusaktides ette nähtud teabe salvestamiseks ja töötlemiseks kasutatavate IKT-süsteemide ja platvormide koostalitlusvõime parandamine ja ühine juurdepääsupunkt.

- (24) Käesolevat määrust ei saa kohaldada enne, kui selles ette nähtud delegeeritud aktid ja rakendusaktid on jõustunud. Seetõttu on komisjonil õiguslik kohustus need delegeeritud õigusaktid ja rakendusaktid vastu võtta ning ta peaks nendega kohe tööd alustama, et tagada asjakohaste tehniliste kirjelduste õigeaegne vastuvõtmine, võimaluse korral enne käesolevas määruses sätestatud vastavaid tähtpäevi. Kõnealuste delegeeritud õigusaktide ja rakendusaktide õigeaegne vastuvõtmine on oluline selleks, et liikmesriikidel ja ettevõtjatel oleks piisavalt aega võtta kooskõlas käesoleva määrusega vajalikke meetmeid. Seetõttu peaks käesolevas määruses sätestama erinevad kohaldamisperioodid.
- (25) Samuti tuleks käesoleva määruse kohase liikmesriikide teatamiskohustuse rakendamist alustada ühe aasta jooksul alates käesoleva määruse jõustumise kuupäevast, et võimaldada komisjonil käesoleva määruse kohane esimene delegeeritud õigusakt õigeaegselt vastu võtta.
- (26) Euroopa andmekaitseinspektoriga konsulteeriti vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 45/2001⁽¹⁰⁾ artikli 28 lõikele 2,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

I PEATÜKK

ÜLDSÄTTED

Artikkel 1

Reguleerimisese

Käesoleva määrusega kehtestatakse liidu territooriumil toimuva kaubaveoga seotud ja õigusnormidega ette nähtud teabe asjaomaste ettevõtjate ja pädevate asutuste vahelise elektroonilise edastamise õiguslik raamistik.

Sel eesmärgil kehtestatakse käesolevas määruses:

- a) tingimused, mille alusel peavad pädevad asutused aktsepteerima õigusnormidega ette nähtud teavet, kui asjaomased ettevõtjad on selle teabe elektroonilisel kujul kättesaadavaks teinud;
- b) teenuste osutamise normid, et asjaomased ettevõtjad saaksid õigusnormidega ette nähtud teabe pädevatele asutustele elektrooniliselt kättesaadavaks teha.

Artikkel 2

Kohaldamisala

1. Käesolevat määrust kohaldatakse:

a) õigusnormidest tulenevate teavitamisnõuete suhtes, mis on sätestatud järgmistes õigusaktides:

i) EMÜ nõukogu määruse nr 11,⁽¹¹⁾ artikli 6 lõikes 1;

ii) direktiivi 92/106/EMÜ,⁽¹²⁾ artiklis 3;

iii) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 1072/2009,⁽¹³⁾ artikli 8 lõikes 3;

⁽¹⁰⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. detsembri 2000. aasta määrus (EÜ) nr 45/2001 üksikisikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ühenduse institutsioonides ja asutustes ning selliste andmete vaba liikumise kohta (EÜT L 8, 12.1.2001, lk 1).

⁽¹¹⁾ EMÜ nõukogu: määrus nr 11 veohindade ja veotingimustega seotud diskrimineerimise kaotamise kohta Euroopa Majandusühenduse asutamislepingu artikli 79 lõike 3 rakendamisel (EÜT P 52, 16.8.1960, lk 1121).

⁽¹²⁾ Nõukogu 7. detsembri 1992. aasta direktiiv 92/106/EMÜ, millega kehtestatakse ühiseeskirjad kaupade teatavate kombineeritud vedude kohta liikmesriikide vahel (EÜT L 368, 17.12.1992, lk 38).

⁽¹³⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. oktoobri 2009. aasta määrus (EÜ) nr 1072/2009 rahvusvahelisele autoveoturule juurdepääsu käsitlevate ühiseeskirjade kohta (ELT L 300, 14.11.2009, lk 72).

- iv) määruse (EÜ) nr 1013/2006 artikli 16 punktis c ja artikli 18 lõikes 1, käesolev määrus ei piira liidu asjaomaste õigusnormide alusel tolliasutuste tehtavat kontrolli;
- v) 30. septembril 1957 Genfis sõlmitud ohtlike kaupade rahvusvahelise autoveo Euroopa kokkuleppe A lisa 5. osa peatükis 5.4, millele on osutatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2008/68/EÜ⁽¹⁴⁾ I lisa I.1 jaos; ohtlike kaupade rahvusvaheliste raudteevadude eeskirja (RID) käsitlevate määruste 5. osa peatükis 5.4, mis on esitatud 3. juunil 1999 Vilniuses sõlmitud rahvusvahelise raudteeveo konventsiooni C liitena, millele on osutatud nimetatud direktiivi II lisa II.1 jaos; ning 26. mail 2000 Genfis sõlmitud ohtlike kaupade rahvusvahelise siseveeteedel vedamise Euroopa kokkuleppele (ADN) lisatud määruste 5. osa peatükis 5.4, millele on osutatud nimetatud direktiivi III lisa III.1 jaos;
- b) käesoleva lõike punktis a osutatud liidu õigusakti või Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2016/797⁽¹⁵⁾ või Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 300/2008⁽¹⁶⁾ kohaselt komisjoni poolt vastu võetud delegeeritud õigusaktides või rakendusaktides kehtestatud õigusnormidest tulenevate teavitamisnõuete suhtes. Need delegeeritud õigusaktid või rakendusaktid loetletakse käesoleva määruse I lisa A osas;
- c) käesoleva määruse I lisa B osas loetletud liikmesriigi õigusnormides sätestatud õigusnormidest tulenevate teavitamisnõuete suhtes.

2. Liikmesriigid teatavad hiljemalt 21. augustiks 2021 komisjonile oma õiguse sätted ja vastavad õigusnormidest tulenevad teavitamisnõuded, mille kohaselt tuleb esitada teave, mis on täielikult või osaliselt identne teabega, mis tuleb esitada lõike 1 punktides a ja b osutatud õigusnormidest tulenevate teavitamisnõuete kohaselt.

Pärast sellist teatamist teavitavad liikmesriigid komisjoni kõigist oma õigusnormidest, millega:

- a) muudetakse I lisa B osas loetletud liikmesriigi õiguse kohaseid õigusnormidest tulenevaid teavitamisnõudeid, või
- b) kehtestatakse uued asjakohased õigusnormidest tulenevad teavitamisnõuded, mille kohaselt tuleb esitada teavet, mis on täielikult või osaliselt identne lõike 1 punktides a ja b osutatud õigusnormidest tulenevate teavitamisnõuete kohaselt esitatava teabega.

Liikmesriigid esitavad vastava teabe ühe kuu jooksul alates selliste õigusnormide vastuvõtmisest.

3. Komisjon võtab vastavalt artiklile 14 vastu delegeeritud õigusaktid, millega muudetakse:

- a) I lisa A osa, et lisada viited igale õigusnormidest tulenevale teavitamisnõudele, millele on osutatud käesoleva artikli lõike 1 punktis b;
- b) I lisa B osa, et lisada või kustutada viited liikmesriikide õigusaktidele ja õigusnormidest tulenevatele teavitamisnõuetele vastavalt käesoleva artikli lõike 2 kohaselt esitatud teadetele.

Artikkel 3

Mõisted

Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

- 1) „õigusnormidega ette nähtud teave“ – teave, mis esitatakse kas dokumendina või muul kujul ning mis on seotud kaubaveoga liidu territooriumil, sealhulgas transiitveod, ning mille asjaomane ettevõtja peab tegema kättesaadavaks kooskõlas artikli 2 lõikes 1 osutatud sätetega, et tõendada neid õigusnorme sätestavate õigusaktide asjaomaste nõuete täitmist;
- 2) „õigusnormidest tulenev teavitamisnõue“ – nõue esitada õigusnormidega ette nähtud teavet;

⁽¹⁴⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. septembri 2008. aasta direktiiv 2008/68/EÜ ohtlike kaupade siseveo kohta (ELT L 260, 30.9.2008, lk 13).

⁽¹⁵⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2016. aasta direktiiv (EL) 2016/797 Euroopa Liidu raudteesüsteemi koostalitluse kohta (ELT L 138, 26.5.2016, lk 44).

⁽¹⁶⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. märtsi 2008. aasta määrus (EÜ) nr 300/2008, mis käsitleb tsiviillennundusjulgestuse ühiseeskirju ja millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 2320/2002 (ELT L 97, 9.4.2008, lk 72).

- 3) „pädev asutus“ – ametiasutus, amet või muu organ, kes on pädev täitma ülesandeid artikli 2 lõikes 1 osutatud õigusaktide alusel ja kellel on vaja juurdepääsu õigusnormidega ette nähtud teabele, näiteks kontrollimiseks, jõustamiseks, kinnitamiseks või nõuete täitmise jälgimiseks liikmesriigi territooriumil;
- 4) „elektrooniline kaubaveoteave“ või eFTI – andmeelementide kogum, mida töödeldakse elektrooniliselt eesmärgiga vahetada õigusnormidega ette nähtud teavet asjaomaste ettevõtjate vahel või asjaomaste ettevõtjate ja pädevate asutuste vahel;
- 5) „eFTI andmete alamhulk“ – struktureeritud andmeelementide kogum, mis vastab õigusnormidega ette nähtud teabele, mida nõutakse teatava artikli 2 lõikes 1 osutatud liidu õigusakti või liikmesriigi õiguse kohaselt;
- 6) „eFTI ühine andmekogum“ – terviklik kogum struktureeritud andmeelemente, mis vastab kõigile eFTI andmete alamhulkadele, kus erinevate eFTI andmete alamhulkade ühised andmeelemendid on esitatud ainult üks kord;
- 7) „andmeelement“ – väiksem teabeühik, millel on kordumatu määratlus ning täpsed tehnilised näitajad, nagu vorm, pikkus ja märkide tüüp;
- 8) „töötlemine“ – eFTI-ga tehtav toiming või toimingute kogum, olenemata sellest, kas see on automatiseeritud või mitte, näiteks andmete kogumine, salvestamine, korrastamine, struktureerimine, säilitamine, kohandamine või muutmine, väljavõtete tegemine, päringute teostamine, kasutamine, üleandmine, levitamine või eFTI muul moel kättesaadavaks tegemine, ühitamine või ühendamine, piirangute seadmine, kustutamine või hävitamine;
- 9) „tööloogi“ – automaatselt tehtud salvestis eFTI elektroonilisest töötlemisest;
- 10) „eFTI keskkond“ – info- ja kommunikatsioonitehnoloogial (IKT) põhinev lahendus, näiteks operatsioonisüsteem, kasutuskeskkond või andmebaas, mis on ette nähtud eFTI töötlemiseks;
- 11) „eFTI keskkonna arendaja“ – füüsiline või juriidiline isik, kes on välja töötanud või omandanud eFTI keskkonna kas oma majandustegevusega seotud õigusnormidega ette nähtud teabe töötlemiseks või selle keskkonna turule viimiseks;
- 12) „eFTI teenus“ – teenus, mis seisneb eFTI töötlemises eFTI keskkonna abil eraldi või koos muude IKT lahendustega, sealhulgas koos muude eFTI keskkondadega;
- 13) „eFTI teenuseosutaja“ – füüsiline või juriidiline isik, kes osutab lepingulist eFTI teenust asjaomasele ettevõtjale;
- 14) „asjaomane ettevõtja“ – transpordi- või logistikaettevõtja või muu füüsiline või juriidiline isik, kes vastutab õigusnormidega ette nähtud teabe kättesaadavaks tegemise eest pädevatele asutustele kooskõlas asjaomaste õigusnormidest tulenevate teavitamisnõuetega;
- 15) „inimloetav vorm“ – andmete esitamise viis elektroonilisel kujul, mida füüsiline isik saab kasutada teabena ilma täiendava töötlemiseta;
- 16) „masinloetav vorm“ – andmete esitamise viis elektroonilisel kujul, mida masin saab kasutada automaatseks töötlemiseks;
- 17) „vastavushindamisasutus“ – vastavushindamisasutus määruse (EÜ) nr 765/2008 tähenduses; asutus, kes on kõnealuse määruse kohaselt akrediteeritud tegema eFTI keskkondade või eFTI teenuseosutajate vastavushindamist;
- 18) „vedu“ – kaupade, sealhulgas jäätmete kindlaksmääratud kogumi transport esimese pealevõtmise ja viimase kohaletoimetamise koha vahel ühe veolepingu või mitme järjestikuse veolepingu alusel, sealhulgas, kui see on asjakohane, vedu erinevate transpordiliikidega, olenemata veetavate konteinerite, pakendite või ühikute kogusest või arvust.

II PEATÜKK

ÕIGUSNORMIDEGA ETTE NÄHTUD TEAVE, MIS ON ELEKTROONILISELT KÄTTESAADAVAKS TEHTUD

Artikkel 4

Nõuded asjaomastele ettevõtjatele

1. Artikli 5 lõike 1, 2 ja 3 kohaldamisel täidavad asjaomased ettevõtjad käesolevas artiklis sätestatud nõudeid.

2. Kui asjaomased ettevõtjad teevad õigusnormidega ette nähtud teabe pädevale asutusele kättesaadavaks elektrooniliselt, kasutavad nad selleks andmeid, mida on töödeldud sertifitseeritud eFTI keskkonnas ja mida on töödeldud sertifitseeritud eFTI teenuseosutaja poolt, kui see on asjakohane. Asjaomane ettevõtja teeb õigusnormidega ette nähtud teabe kättesaadavaks masinloetavas vormis ning pädeva asutuse taotluse korral inimloetavas vormis.

3. Masinloetavas vormis teave tehakse kättesaadavaks autenditud ja turvalise ühenduse kaudu eFTI keskkonna andmealikaga. Asjaomased ettevõtjad edastavad artikli 9 lõike 1 punktis e osutatud kordumatu elektroonilise identifitseerimisühenduse, mis võimaldab pädeval asutusel üheselt identifitseerida veoga seotud õigusnormidega ette nähtud teabe.

4. Pädevate asutuste taotletud inimloetavas vormis teave tehakse kättesaadavaks kohapeal asjaomase ettevõtja omandis oleva elektroonilise seadme ekraanil.

Artikkel 5

Nõuded pädevatele asutustele

1. Alates 30 kuud pärast esimese artiklites 7 ja 8 osutatud delegeeritud õigusakti ja rakendusakti jõustumise kuupäeva aktsepteerivad pädevad asutused õigusnormidega ette nähtud teavet, mille asjaomased ettevõtjad on teinud elektrooniliselt kättesaadavaks kooskõlas artikliga 4, sealhulgas juhul, kui pädevad asutused nõuavad sellist õigusnormidega ette nähtud teavet lisateabena.

2. Kui asjaomane ettevõtja on teinud käesoleva määruse artikli 4 kohaselt elektrooniliselt kättesaadavaks õigusnormidega ette nähtud teabe, mida nõutakse määruse (EÜ) nr 1013/2006 alusel, aktsepteerivad asjaomased pädevad asutused ka sellist õigusnormidega ette nähtud teavet ilma määruse (EÜ) nr 1013/2006 artikli 26 lõigetes 3 ja 4 osutatud kokkuleppeta.

3. Kui artikli 2 lõikes 1 osutatud liidu õigusaktis või liikmesriigi õiguses nõutav õigusnormidega ette nähtud teave vajab ametlikku kinnitamist, nagu tempel või tunnistus, edastab vastav asutus selle kinnituse elektrooniliselt kooskõlas artiklites 7 ja 8 osutatud delegeeritud õigusaktide ja rakendusaktide kohaselt kehtestatud nõuetega.

4. Lõigetes 1, 2 ja 3 sätestatud nõuete täitmiseks võtavad liikmesriigid meetmeid, et võimaldada nende kõigil pädevatel asutustel pääseda juurde asjaomaste ettevõtjate poolt artikli 4 kohaselt kättesaadavaks tehtud õigusnormidega ette nähtud teabele ja seda töödelda. Need meetmed on kooskõlas artiklites 7 ja 8 osutatud delegeeritud õigusaktide ja rakendusaktidega.

Artikkel 6

Konfidentsiaalne äriteave

Pädevad asutused, eFTI teenuseosutajad ja asjaomased ettevõtjad võtavad meetmeid, et tagada käesoleva määruse kohaselt töödeldud ja vahetatud äriteabe konfidentsiaalsus ning tagada, et sellisele teabele võib ligi pääseda ja seda võib töödelda üksnes vastava loaga.

Artikkel 7

eFTI ühine andmekogum ja eFTI andmete alamhulgad

1. Komisjon võtab kooskõlas artikliga 14 vastu delegeeritud õigusaktid, millega täiendatakse käesolevat määrust luues eFTI ühise andmekogumi ja eFTI andmete alamhulgad, sealhulgas vastavad määratlusi ja tehnilisi näitajaid käsitlevad tehnilised kirjeldused iga eFTI ühises andmekogumis ja eFTI andmete alamhulkades oleva andmeelemendi kohta, ning muutes neid seoses asjakohaste õigusnormidest tulenevate teavitamisinõuetega, nagu on osutatud artikli 2 lõikes 1.

2. Lõikes 1 osutatud delegeeritud õigusaktide vastuvõtmisel teeb komisjon järgmist:

a) võtab arvesse asjakohaseid rahvusvahelisi konventsioone ja liidu õigust; ning

b) püüab tagada eFTI ühise andmekogumi ja eFTI andmete alamhulkade koostalitlusvõime asjakohaste rahvusvahelisel või liidu tasandil aktsepteeritavate andmemudelitega, kaasa arvatud mitmeliigiliste andmemudelitega;

3. Esimene selline delegeeritud õigusakt hõlmab kõiki lõikes 1 osutatud elemente ning see võetakse vastu hiljemalt 21. veebruariks 2023.

Artikkel 8

Ühtne juurdepääsukord ja ühtsed juurdepääsunormid

1. Komisjon võtab vastu rakendusaktid, millega sätestatakse ühtsed menetlused ja üksikasjalikud normid, sealhulgas ühtsed tehnilised kirjeldused, pädevate asutuste juurdepääsuks eFTI keskkondadele, sealhulgas menetlused õigusnormidega ette nähtud teabe töötlemiseks ning selle teabe vahetamiseks pädevate asutuste ja asjaomaste ettevõtjate vahel.
2. Lõikes 1 osutatud rakendusaktide vastuvõtmisel püüab komisjon tagada haldusmenetluste tõhususe ning minimeerida nõuete täitmise seotud kulusid nii asjaomaste ettevõtjate kui ka pädevate asutuste jaoks.
3. Need rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 15 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega. Esimene selline rakendusakt hõlmab kõiki käesoleva artikli lõikes 1 osutatud elemente ning see võetakse vastu hiljemalt 21. veebruariks 2023.

III PEATÜKK

eFTI KESKKONNAD JA eFTI TEENUSEOSUTAJAD

1. JAGU

Nõuded eFTI keskkondadele ja eFTI teenuseosutajatele

Artikkel 9

eFTI keskkondade funktsionaalsed nõuded

1. Õigusnormidega ette nähtud teabe töötlemiseks kasutatavad eFTI keskkonnad pakuvad funktsionaalsust tagamaks, et:
 - a) isikuandmeid saab töödelda vastavalt määrusele (EL) 2016/679;
 - b) äriteavet saab töödelda vastavalt artiklile 6;
 - c) pädevad asutused saavad andmetele juurde pääseda ja neid töödelda vastavalt artiklites 7 ja 8 osutatud delegeeritud õigusaktide ja rakendusaktidega vastu võetud kirjeldustele;
 - d) asjaomased ettevõtjad saavad teha teabe pädevatele asutustele kättesaadavaks kooskõlas artikliga 4.
 - e) veo ja sellega seotud andmeelementide vahel on võimalik luua kordumatu elektrooniline identifitseerimisühendus, mis sisaldab ka struktureeritud viidet, näiteks kordumatut viitenumbrit, eFTI keskkonnale, kus andmed on kättesaadavad;
 - f) andmeid saab töödelda üksnes loaga ja kinnitatud juurdepääsu alusel;
 - g) kogu andmete töötlemine registreeritakse nõuetekohaselt töölogides, et oleks võimalik tuvastada vähemalt iga eraldi töötlemistoiming, toimingute teinud füüsiline või juriidiline isik ning toimingute järjestus iga üksiku andmeelemendi puhul; esialgne andmeelement säilitatakse, kui olemasolevat andmelementi toiminguga käigus muudetakse või see kustutatakse;
 - h) andmeid saab arhiveerida ja need on pädevatele asutustele kättesaadavad kooskõlas asjaomaste liidu õigusaktide ja liikmesriigi õigusega, millega kehtestatakse asjaomased õigusnormidest tulenevad teavitamisnõuded;
 - i) käesoleva lõike punktis g osutatud töölogid arhiveeritakse ja need jäävad pädevatele asutustele kättesaadavaks auditeerimise eesmärgil ajavahemikuks, mis on sätestatud asjaomastes liidu õigusaktides ja liikmesriigi õiguses, millega kehtestatakse vastavad õigusnormidest tulenevad teavitamisnõuded, ning järelevalve eesmärgil artiklis 17 osutatud ajavahemikeks;
 - j) andmed on kaitstud korruptsiooni ja varguse eest;
 - k) töödeldavad andmeelemendid vastavad eFTI ühisele andmekogumile ja eFTI andmete alamhulkadele, mis on moodustatud artiklis 7 osutatud delegeeritud õigusaktide kohaselt, ning neid võib töödelda ükskõik millises liidu ametlikus keeles, nagu on ette nähtud asjaomaste liidu õigusaktidega ja liikmesriigi õigusega, millega kehtestatakse vastavad õigusnormidest tulenevad teavitamisnõuded.

2. Komisjon võtab käesoleva artikli lõikes 1 sätestatud nõuete kohta vastu rakendusaktid, millega sätestatakse üksikasjalikud kirjeldused. Need rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 15 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega. Nende kirjelduste vastuvõtmisel komisjon:

- a) püüab tagada eFTI keskkondade koostalitlusvõime;
- b) võtab arvesse asjakohaseid olemasolevaid tehnilisi lahendusi ja standardeid;
- c) tagab, et need kirjeldused jääksid võimalikult suures ulatuses tehnoloogiliselt neutraalseks.

Esimene selline rakendusakt hõlmab kõiki käesoleva artikli lõikes 1 osutatud elemente ning see võetakse vastu hiljemalt 21. augustiks 2023.

Artikkel 10

Nõuded eFTI teenuseosutajatele

1. eFTI teenuseosutajad tagavad, et:
 - a) andmeid töötlevad üksnes volitatud kasutajad vastavalt selgelt kindlaks määratud ja antud töötlemisõigustele eFTI keskkonna raames kooskõlas asjakohaste õigusnormidest tulenevate teavitamisnõuetega;
 - b) andmed salvestatakse ja need on kättesaadavad kooskõlas liidu õigusaktide ja liikmesriigi õigusega, millega kehtestatakse vastavad õigusnormidest tulenevad teavitamisnõuded;
 - c) pädevatel asutustel on vahetu juurdepääs, millega ei kaasne mingeid makse ega tasusid, õigusnormidega ette nähtud teabele kaubavedude kohta, mida töödeldakse nende eFTI keskkondade abil;
 - d) andmed on kohaselt kaitstud, sealhulgas lubamatu või ebaseadusliku töötlemise ning juhusliku kadumise, hävimise või kahjustumise eest.
2. Komisjon võtab vastu rakendusaktid, millega sätestatakse üksikasjalikud normid käesoleva artikli lõikes 1 sätestatud nõuete kohta. Need rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 15 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega. Esimene selline rakendusakt, mis hõlmab kõiki käesoleva artikli lõikes 1 osutatud elemente, võetakse vastu hiljemalt 21. augustiks 2023.

2. JAGU

Sertifitseerimine

Artikkel 11

Vastavushindamisasutused

1. Vastavushindamisasutusi eFTI keskkondade ja eFTI teenuseosutajate sertifitseerimiseks, nagu on sätestatud käesoleva määruse artiklites 12 ja 13, akrediteeritakse määruse (EÜ) nr 765/2008 kohaselt.
2. Akrediteeringu saamiseks peavad vastavushindamisasutused vastama II lisas sätestatud nõuetele. Riiklikud akrediteerimisasutused edastavad käesoleva artikli lõike 3 kohaselt määratud riiklikule asutusele selle veebisaidi aadressi, kus nad teevad olemasoleva teabe akrediteeritud vastavushindamisasutuste kohta, sealhulgas nende asutuste ajakohastatud loetelu, üldsusele kättesaadavaks.
3. Iga liikmesriik määrab asutuse, kes peab käesoleva artikli lõike 2 ning artikli 12 lõike 2 ja artikli 13 lõike 2 kohaselt esitatud teabe alusel ajakohastatud loetelu akrediteeritud vastavushindamisasutustest, eFTI keskkondadest ja eFTI teenuseosutajatest, kellel on kehtiv sertifikaat. Need määratud riiklikud asutused avaldavad selle loetelu valitsuse ametlikul veebisaidil.
4. Iga aasta 31. märtsiks teavitavad need määratud riiklikud asutused komisjoni lõikes 3 osutatud loetelust ja esitavad veebisaidi aadressi, kus see loetelu on üldsusele kättesaadavaks tehtud. Komisjon avaldab nimetatud veebisaitide aadressid oma ametlikul veebisaidil.

*Artikkel 12***eFTI keskkondade sertifitseerimine**

1. eFTI keskkonna arendaja taotluse korral hindab vastavushindamisasutus eFTI keskkonna vastavust artikli 9 lõike 1 nõuetele. Kui hinnang on positiivne, annab vastavushindamisasutus välja nimetatud eFTI keskkonna vastavustunnistuse. Kui hinnang on negatiivne, esitab vastavushindamisasutus taotlejale negatiivse hinnangu põhjenduse.
2. Vastavushindamisasutused peavad ajakohastatud loetelu eFTI keskkondadest, mille nad on sertifitseerinud ja mille sertifitseerimise nad on tühistanud või peatanud. Nad teevad selle loetelu oma veebisaitidel üldsusele kättesaadavaks ning edastavad selle veebisaidi aadressi artikli 11 lõikes 3 osutatud määratud riiklikule asutusele.
3. Sertifitseeritud eFTI keskkonna kaudu pädevatele asutustele kättesaadavaks tehtud teabega on kaasas sertifitseerimismärk.
4. Kui artikli 9 lõikes 2 osutatud rakendusaktidega sätestatud tehnilisi kirjeldusi muudetakse, taotleb eFTI keskkonna arendaja uut sertifitseerimist.
5. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 14 vastu delegeeritud õigusakte, et täiendada käesolevat määrust sätestades õigusnormid eFTI keskkondade sertifitseerimise ja sertifitseerimismärgi kasutamise kohta, sealhulgas normid sertifitseerimise uuendamise, peatamise ja tühistamise kohta.

*Artikkel 13***eFTI teenuseosutajate sertifitseerimine**

1. eFTI teenuseosutaja taotluse korral hindab vastavushindamisasutus eFTI teenuseosutaja vastavust artikli 10 lõike 1 nõuetele. Kui hinnang on positiivne, annab vastavushindamisasutus välja vastavustunnistuse. Kui hinnang on negatiivne, esitab vastavushindamisasutus taotlejale negatiivse hinnangu põhjenduse.
2. Iga vastavushindamisasutus peab ajakohastatud loetelu eFTI teenuseosutajatest, mille ta on sertifitseerinud ja mille sertifitseerimise ta on tühistanud või peatanud. Ta avaldab selle loetelu oma veebisaitidel ning edastab selle veebisaidi aadressi artikli 11 lõikes 3 osutatud määratud riiklikule asutusele.
3. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 14 vastu delegeeritud õigusakte, et lisada käesolevale määrusele õigusnorme eFTI teenuseosutajate sertifitseerimise kohta, sealhulgas õigusnorme sertifitseerimise uuendamise, peatamise ja tühistamise kohta.

IV PEATÜKK

VOLITUSTE DELEGEERIMINE JA RAKENDUSSÄTTED*Artikkel 14***Delegeeritud volituste rakendamine**

1. Komisjonile antakse õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte käesolevas artiklis sätestatud tingimustel.
2. Artikli 2 lõikes 3, artiklis 7, artikli 12 lõikes 5 ja artikli 13 lõikes 3 osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile viieks aastaks alates 20. augustist 2020. Komisjon esitab delegeeritud volituste kohta aruande hiljemalt üheksa kuud enne viieaastase tähtaja möödumist. Volituste delegeerimist uuendatakse automaatselt samaks ajavahemikuks, välja arvatud juhul, kui Euroopa Parlament või nõukogu esitab selle suhtes vastuväite hiljemalt kolm kuud enne iga ajavahemiku lõppemist.
3. Euroopa Parlament ja nõukogu võivad artikli 2 lõikes 3, artiklis 7, artikli 12 lõikes 5 ja artikli 13 lõikes 3 osutatud volituste delegeerimise igal ajal tagasi võtta. Tagasivõtmise otsusega lõpetatakse otsuses nimetatud volituste delegeerimine. Otsus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas* või otsuses nimetatud hilisemal kuupäeval. See ei mõjuta juba jõustunud delegeeritud õigusaktide kehtivust.

4. Enne delegeeritud õigusakti vastuvõtmist konsulteerib komisjon kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonivahelises parema õigusloome kokkuleppes sätestatud põhimõtetega iga liikmesriigi määratud ekspertidega.

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

6. Artikli 2 lõike 3, artikli 7, artikli 12 lõike 5 ja artikli 13 lõike 3 alusel vastu võetud delegeeritud õigusakt jõustub üksnes juhul, kui Euroopa Parlament ega nõukogu ei ole kahe kuu jooksul pärast õigusakti teatavakstegemist Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitanud selle suhtes vastuväiteid või kui Euroopa Parlament ja nõukogu on enne selle tähtaja möödumist komisjonile teatanud, et nad ei esita vastuväiteid. Euroopa Parlamendi või nõukogu algatusel pikendatakse seda tähtaega kahe kuu võrra.

Artikkel 15

Komiteemenetlus

1. Komisjoni abistab komitee. Nimetatud komitee on komitee määruse (EL) nr 182/2011 tähenduses.
2. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artiklit 5.

V PEATÜKK

LÕPPSÄTTED

Artikkel 16

Läbivaatamine

1. Hiljemalt 21. veebruariks 2029 hindab komisjon käesolevat määrust ja esitab aruande peamiste järelduste kohta Euroopa Parlamendile, nõukogule ning Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele.

Komisjon hindab ka võimalikke algatusi, mille eesmärk on eelkõige:

- a) kohustada ettevõtjaid tegema õigusnormidega ette nähtud teave pädevale asutustele elektrooniliselt kättesaadavaks, kooskõlas käesoleva määrusega;
- b) luua täiendav koostalitlusvõime ja vastastikune seotus eFTI keskkonna ning õigusnormidega ette nähtud teabe salvestamiseks ja töötlemiseks kasutatavate erinevate IKT-süsteemide ja -platvormide vahel, nagu on sätestatud teistes transpordialastes liidu õigusaktides.

Kõnealused hindamised hõlmavad eelkõige käesoleva määruse ja muude asjakohaste liidu õigusaktide muutmist, millele lisatakse asjakohasel juhul seadusandlik ettepanek.

2. Liikmesriigid esitavad komisjonile artiklis 17 osutatud teabe, mida on vaja käesoleva artikli lõikes 1 osutatud aruande koostamiseks.

Artikkel 17

Järelevalve

Hiljemalt 21. augustiks 2027 ning seejärel iga viie aasta tagant esitavad liikmesriigid komisjonile artikli 9 lõike 1 punktides g ja i osutatud tööloogide alusel kordade arvu, mil pädevad asutused said ligipääsu õigusnormidega ette nähtud teabele, mille asjaomased ettevõtjad artikli 4 kohaselt elektrooniliselt kättesaadavaks tegid, ja töötlesid seda.

Kõnealune teave esitatakse aruandlusperioodi iga aasta kohta.

Artikkel 18

Jõustumine ja kohaldamine

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

2. Määrust kohaldatakse alates 21. augustist 2024.
3. Artikli 2 lõiget 2, artikli 5 lõiget 4, artiklit 7, artiklit 8, artikli 9 lõiget 2 ja artikli 10 lõiget 2 kohaldatakse siiski alates käesoleva määruse jõustumise kuupäevast.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 15. juuli 2020

Euroopa Parlamendi nimel

president

D.M. SASSOLI

Nõukogu nimel

eesistuja

J. KLOECKNER

I LISA

KÄESOLEVA MÄÄRUSE KOHALDAMISALASSE KUULUV ÕIGUSNORMIDEGA ETTE NÄHTUD TEAVE

A OSA – Õigusnormidest tulenevad teavitamisnõuded, millele on osutatud artikli 2 lõike 1 punktis b

Artikli 2 lõike 1 punktis b osutatud delegeeritud õigusaktide ja rakendusaktide loetelu

- 1) Komisjoni rakendusmäärus (EL) 2015/1998, ⁽¹⁾ millega nähakse ette lennundusjulgestuse ühiste põhistandardite rakendamise üksikasjalikud meetmed: lisa punkti 6.3.2.6 alapunktid a, b, c, d, e, f ja g.

B OSA – liikmesriigi õigus

Allpool on loetletud asjakohased liikmesriigi õigusnormid, mille kohaselt tuleb esitada selline teave, mis on täielikult või osaliselt identne artikli 2 lõike 1 punktides a ja b osutatud teabega.

[Liikmesriik]

- 1) Õigusakt: [säte]

⁽¹⁾ Komisjoni 5. novembri 2015. aasta rakendusmäärus (EL) 2015/1998, millega nähakse ette lennundusjulgestuse ühiste põhistandardite rakendamise üksikasjalikud meetmed (ELT L 299, 14.11.2015, lk 1).

II LISA

NÕUDED SEoses VASTAVUSHINDAMISASUTUSTEGA

1. Vastavushindamisasutus asutatakse liikmesriigi õiguse alusel ning ta on juriidiline isik.
2. Vastavushindamisasutus peab olema kolmandast isikust asutus, mis on sõltumatu organisatsioonist või eFTI keskkonnast või eFTI keskkonna teenuseosutajast, keda ta hindab.

Asutust, mis kuulub ettevõtjate ühendusse või kutseliitu, mis esindab ettevõtjaid, kes tegelevad kõnealuse asutuse poolt hinnatava eFTI keskkonna projekteerimise, tootmise, tarnimise, monteerimise, kasutamise või hooldamisega või keskkonna teenuseosutajaga, võib pidada selliseks asutuseks tingimusel, et tõendatud on tema sõltumatus ning igasugune huvide konflikt puudumine.

3. Vastavushindamisasutus, selle juhtkond ja vastavushindamisülesannete täitmise eest vastutavad töötajad ei tohi olla nende poolt hinnatava eFTI keskkonna projekteerijad, tootjad, tarnijad, paigaldajad, ostjad, omanikud, kasutajad ega hooldajad või keskkonna teenuseosutajad ega esindada mõnda nimetatud isikut.

Vastavushindamisasutus, selle juhtkond ja vastavushindamisülesannete täitmise eest vastutavad töötajad ei tohi olla otsesel viisil seotud eFTI keskkonna projekteerimise, tootmise või ehitamise, turustamise, paigaldamise, kasutamise või hooldusega või keskkonna teenuseosutajaga ega esindada ühtegi isikut, kes nimetatud toiminguid teeb. Nad ei tohi osaleda tegevuses, mis võib olla vastuolus nende otsuste sõltumatuse ja usaldusväärsusega vastavushindamistoimingutes, mille tegemiseks neid on akrediteeritud. See kehtib eelkõige nõustamisteenuste puhul.

Vastavushindamisasutused peavad tagama, et nende tütarettevõtjate või lepingupartnerite tegevus ei mõjuta vastavushindamistoimingute konfidentsiaalsust, objektiivsust ega erapooletust.

4. Vastavushindamisasutused ja nende töötajad teevad vastavushindamistoiminguid suurima erialase usaldusväärsuse ja konkreetse valdkonnas nõutava tehnilise pädevusega ning ei allu surveavaldustele ega ahvatlustele, eelkõige rahalistele, mis võivad nende otsuseid või vastavushindamistoimingute tulemusi mõjutada, eriti seoses isikute või isikute rühmadega, kes on huvitatud nimetatud toimingute tulemustest.
5. Vastavushindamisasutus peab olema võimeline täitma kõiki vastavushindamisülesandeid, mis on talle käesoleva määruse artiklitega 12 ja 13 määratud, seda nii juhul, kui vastavushindamisasutus täidab ülesandeid ise, kui ka juhul, kui neid täidetakse tema nimel ja vastutusel.

Vastavushindamisasutuse käsutuses on vajalikud:

- a) töötajad, kellel on tehnilised teadmised ning piisav asjakohane kogemus vastavushindamisülesannete täitmiseks;
- b) menetluste kirjeldused, mille kohaselt vastavushindamist tehakse ning mis tagavad läbipaistvuse ning nende menetluste kordamise võimaluse;
- c) menetlused toimingute tegemiseks, mis võtavad asjakohaselt arvesse ettevõtja suurust, tegutsemisvaldkonda, tema struktuuri ning kõnealuse tootetehnoloogia keerukuse astet.

Vastavushindamisasutuse käsutuses olevad vahendid peavad tagama vastavushindamistoimingutega seotud tehniliste ja haldusülesannete nõuetekohase täitmise.

6. Vastavushindamisülesannete teostamise eest vastutavatel töötajatel:

- a) heal tasemel tehniline ja kutseõpe, mis hõlmab kõiki vastavushindamistegevusi;

- b) piisavad teadmised nende poolt tehtavate hindamistoimingute nõuetest ning piisav pädevus nimetatud hindamistoiminguteks;
 - c) asjakohased teadmised ja arusaamine käesoleva määruse artiklites 9 ja 10 sätestatud nõuetest;
 - d) oskus koostada vastavussertifikaate, protokolle ja aruandeid, mis tõendavad hindamistoimingute läbiviimist.
7. Tagatakse vastavushindamisasutuste, nende juhtkonna ja vastavushindamisülesannete täitmise eest vastutavate töötajate erapooletus.
- Vastavushindamisasutuse juhtkonna ja vastavushindamisülesannete täitmise eest vastutavate töötajate tasu suurus ei sõltu tehtud hindamistoimingute arvust ega nende tulemustest.
8. Vastavushindamisasutus peab sõlmima vastutuskindlustuslepingu, välja arvatud juhul, kui vastutust kannab liikmesriigi õiguse kohaselt riik või kui vastavushindamine on liikmesriigi enda otsene ülesanne.
9. Vastavushindamisasutuse töötajad hoiavad ametisaladust teabe osas, mis on saadud käesoleva määruse artiklite 12 ja 13 või nende jõustamiseks vastuvõetud liikmesriigi õigusaktide kohaselt täidetud ülesannete käigus, välja arvatud teabevahetus selle liikmesriigi pädevate asutustega, kus asutus tegutseb. Tagatakse omandiõiguste kaitse.
10. Vastavushindamisasutused osalevad asjakohases standardimistöös ja reguleerivas tegevuses või tagavad, et vastavushindamisülesannete täitmise eest vastutavad töötajad on sellisest tegevusest teadlikud.
-

DIREKTIIVID

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

15. juuli 2020,

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

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

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

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,

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

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust, ⁽²⁾

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt ⁽³⁾

ning arvestades järgmist:

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

⁽¹⁾ ELT C 197, 8.6.2018, lk 45.

⁽²⁾ ELT C 176, 23.5.2018, lk 57.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

Sõidukijuhtide lähetamise erinormid

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

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

⁽¹⁸⁾ ELT L 123, 12.5.2016, lk 1.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

iii) sõidukijuhi isikuandmed, elukohaaadress ja juhiloa number;

iv) sõidukijuhi töölepingu alguskuupäev ja lepingut reguleeriv õigus;

v) lähetuse eeldatav algus- ja lõppkuupäev;

vi) mootorsõidukite registreerimismärgid;

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

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

i) siseturu infosüsteemi kaudu esitatud lähetamisdeklaratsiooni koopia;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artikkel 2

Direktiivi 2006/22/EÜ muutmine

Direktiivi 2006/22/EÜ muudetakse järgmiselt.

1) Pealkiri asendatakse järgmisega:

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

2) Artikkel 1 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 1

Reguleerimisese

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

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

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

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

3) Artiklit 2 muudetakse järgmiselt:

a) lõike 1 teine lõik asendatakse järgmisega:

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

b) lõike 3 esimene ja teine lõik asendatakse järgmisega:

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

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

c) lisatakse järgmine lõige:

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

d) lõige 4 asendatakse järgmisega:

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

4) Artikli 3 viies lõik asendatakse järgmisega:

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

5) Artikkel 5 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 5

Kooskõlastatud kontrollid

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

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

6) Artikli 6 lõige 1 asendatakse järgmisega:

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

7) Artiklit 7 muudetakse järgmiselt:

a) lõiget 1 muudetakse järgmiselt:

i) punkt b asendatakse järgmisega:

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

ii) lisatakse järgmine punkt:

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

b) lõige 3 asendatakse järgmisega

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

8) Artikkel 8 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 8

Teabevahetus

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

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

b) üksikujuhtudel liikmesriigi põhjendatud taotluse korral.

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

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

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

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

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

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

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

9) Artiklit 9 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 1 asendatakse järgmisega:

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

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

b) lõike 2 teine lause jäetakse välja;

c) lõige 3 asendatakse järgmisega:

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

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

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

d) lisatakse järgmised lõiked:

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

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

10) Artiklit 11 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 1 asendatakse järgmisega:

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

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

b) lõige 3 asendatakse järgmisega:

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

11) Artiklid 12–15 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 12

Komiteemenetlus

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

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

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

*Artikkel 13***Rakendusmeetmed**

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

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

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

*Artikkel 14***Läbirääkimised kolmandate riikidega**

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

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

*Artikkel 15***Lisade ajakohastamine**

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

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

12) Lisatakse järgmine artikkel:

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

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

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

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

(*) ELT L 123, 12.5.2016, lk 1.“

13) I lisa muudetakse järgmiselt:

a) A osa muudetakse järgmiselt:

i) punktid 1 ja 2 asendatakse järgmisega:

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

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

ii) punkt 4 asendatakse järgmisega:

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

iii) lisatakse järgmine punkt:

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

b) B osa muudetakse järgmiselt:

i) esimesele lõigule lisatakse järgmised punktid:

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

ii) teine lõik asendatakse järgmisega:

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

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

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

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

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

(**) ELT L 249, 31.7.2020, lk 49.“

*Artikkel 4***Komiteemenetlus**

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

*Artikkel 5***Karistused**

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

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

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

*Artikkel 7***Hindamine**

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

*Artikkel 8***Koolitus**

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

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

*Artikkel 9***Ülevõtmine**

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

Nad kohaldavad kõnealuseid norme alates 2. veebruarist 2022.

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

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

*Artikkel 10***Jõustumine**

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

*Artikkel 11***Adressaadid**

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel, 15. juuli 2020

Euroopa Parlamendi nimel
president
D.M. SASSOLI

Nõukogu nimel
eesistuja
J. KLOECKNER

ISSN 1977-0650 (elektroniline väljaanne)
ISSN 1725-5082 (paberväljaanne)



Euroopa Liidu Väljaannete Talitus
L-2985 Luxembourg
LUKSEMBURG

ET