



2024/1258

2.5.2024

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS (EL) 2024/1258,

24. aprill 2024,

millega muudetakse määrust (EÜ) nr 561/2006 reisijate juhuveo sektoris kohaldatavate minimaalsete vaheaegade ning ööpäevaste ja iganädalaste puhkeperioodide miinimumnõuete osas ning seoses riikide õigusega määrata karistusi määruse (EL) nr 165/2014 rikkumiste eest, mis on pandud toime teises liikmesriigis või kolmandas riigis

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⁾,

pärast konsulteerimist Regioonide Komiteega,

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt ⁽²⁾,

ning arvestades järgmist:

- (1) Sõidukijuhtide head töötingimused ja autoveoettevõtjate ausad konkurentsitingimused on ülimalt olulised, et luua tõhus, ohutu ja sotsiaalselt vastutustundlik autoveosektor, tagada mittediskrimineerimine ja meelitada ligi kvalifitseeritud töötajaid. Seega on oluline, et liidu sotsiaalõigusnormid autoveo valdkonnas oleksid selged, proportsionaalsed, eesmärgipärased, kergesti kohaldatavad ja jõustatavad, ning et neid rakendataks tulemuslikult ja ühtselt kogu liidus.
- (2) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EÜ) nr 561/2006 ⁽³⁾ sätestatud norme maksimaalse ööpäevase ja iganädalase sõiduaja, minimaalsete vaheaegade ning ööpäevaste ja iganädalaste puhkeperioodide kohta kohaldatakse autoveoettevõtjate ja nende sõidukijuhtide suhtes, olenemata sellest, kas nad tegelevad reisijate- või kaubaveoga või kas reisijateveo korral on tegemist regulaarse või juhuveoga.
- (3) Reisijate juhuveo sektori eripärad ei puuduta maanteekaubaveo sektorit ega regulaarse reisijateveo sektorit. Maanteel toimuvat reisijate juhuvedu iseloomustab suur hooajalisus ja eri pikkusega sõiduajad ning eri pikkusega vahemaad, mis sõltuvad reisijate turismitegevusest. Juhuveo puhul tuleb võimaluse korral arvesse võtta reisijate vajadusi, näiteks reisijate plaaniväliseid ja etteatamata nõudmisi, mis on seotud lisapeatuste tegemise ning marsruudi või ajakava muutmisega. Üldjuhul on maanteel toimuva reisijate juhuveo puhul sõiduaeg kaubavedude või liinibussiteenuste omast lühem. Lisaks võib sõidukijuhid tavaliselt hotellides ja öised sõite tuleb ette harva. Samas võib juhtuda, et sõidukijuhid peavad töö ajal täitma lisäülesandeid, mis sageli tulenevad reisijatega suhtlemisest, näiteks nõuannete jagamine.
- (4) Määruse (EÜ) nr 561/2006 järeldamisel leiti, et mõned minimaalsete vaheaegade ja puhkeperioodidega seotud ühtsed normid ei ole maanteel toimuva reisijate juhuveo eripäradega kooskõlas. Komisjoni sellekohased täiendavad hindamised on näidanud, et mõned määruses (EÜ) nr 561/2006 sätestatud nõuded vaheaegade ning ööpäevaste ja iganädalaste puhkeperioodide kohta on reisijate juhuveoga tegelevate sõidukijuhtide ja ettevõtjate jaoks ebasobivad ja ebapraktilised, kuna need vähendavad suutlikkust korraldada töhusaid ja kvaliteetseid juhuvedusid ning halvendavad sõidukijuhtide töötingimusi ja seega ka liiklusohutust.

⁽¹⁾ ELT C, C/2023/882, 8.12.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2023/882/oj>.

⁽²⁾ Euroopa Parlamendi 13. märtsi 2024. aasta seisukoht (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata) ja nõukogu 12. aprilli 2024. aasta otsus.

⁽³⁾ 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).

- (5) Seepärast on asjakohane kohandada minimaalseid vaheaegu ja puhkeperioode käsitlevaid nõudeid nii, et need vastaksid maanteel toimuva reisijate juhuveo erinõuetele. Samuti on asjakohane ühtlustada reisijate riigisiseste ja rahvusvaheliste maanteejuhuvedude suhtes kohaldatavaid norme.
- (6) Reisijate juhuveoga tegelevate sõidukijuhtide vaheaegade ja puhkeperioodide kavandamist käsitlevate normide paindlikumaks muutmine ei tohiks mitte mingil juhul vähendada sõidukijuhtide ohutust või liiklusohutust ega suurendada juhtide väsimust ja halvendada töötajate tervist. Seega ei tohiks seoses paindlikkuse suurendamisega muuta norme, mida praegu kohaldatakse minimaalsete vaheaegade, ööpäevase ja igapäevase maksimaalse sõidupäeva, kahepäevase maksimaalse sõiduaja ning maksimaalse töötaja suhtes kooskõlas kohaldatava õigusega, sealhulgas Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2002/15/EÜ⁽⁴⁾.
- (7) Selleks et tagada reisijate juhuvedude ühtne määratlus, on vaja täpsustada, et Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EÜ) nr 1073/2009⁽⁵⁾ sätestatud määratlus hõlmab nii riigisiseseid kui ka rahvusvahelisi vedusid. Samuti on asjakohane ajakohastada regulaarse reisijateveo mõistet, et viidata määrusele (EÜ) nr 1073/2009, millega tunnistati kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 684/92⁽⁶⁾.
- (8) Paindlikkuse suurendamine reisijate juhuveoga tegelevate sõidukijuhtide vaheaegade kavandamisel ei tohiks mingil viisil põhjustada juhtidele suuremat väsimust või stressi. Tuleks tagada, et sõidukijuhid teevad vähemalt nii pikki vaheaegu, mis võimaldavad neil korralikult ja piisavalt välja puhata. Seepärast on asjakohane kehtestada iga vaheaja minimaalne pikkus. Reisijate juhuveoga tegelevatel sõidukijuhtidel peaks olema lubatud jaotada oma kohustuslikud vaheajad kaheks vähemalt 15-minutiseks vaheajaks, järgides samal ajal vaheaja minimaalselt 45-minutise kogupikkuse nõuet. Suurem paindlikkus nende vaheaegade kavandamisel ei tohiks aga takistada juhtidel tegemast pikema vaheaegu kui nõutud miinimumkestus ega tegemast täiendavaid vaheaegu.
- (9) Tagamaks, et maanteel toimuva reisijate juhuveoga tegelevate sõidukijuhtide puhkeperioodide kavandamisega seotud suuremat paindlikkust ei kuritarvitataks, on oluline selgelt kindlaks määrata selle paindlikkuse ulatus. Seetõttu peaks asjaomastel sõidukijuhtidel olema võimalik lükata oma ööpäevase puhkeaja algus edasi maksimaalselt ühe tunni võrra, kui asjaomane sõidupäev ei ole sel päeval pikem kui seitse tundi, ning neil peaks olema võimalik lükata oma ööpäevase puhkeaja algus edasi vaid üksikute reisijate juhuvedude korral kuuepäevase või sellest pikema teekonna puhul. Sellist paindlikkust tuleks veelgi piirata, nii et kõnealust erandit puhkeperioodi käsitlevatest eeskirjadest saaks kasutada ainult üks kord reisi ajal või kaks korda kaheksa päeva pikkuste või pikemate üksikute reisijate juhuvedude korral. Selle erandi kasutamine ei mõjuta igapäevase puhkeperioodi hiliseimat algusaega. Tulemusliku ja tõhusa täitmise tagamise eesmärgil tuleks kuni digitaalse sõidulehe kättesaadavaks muutumiseni kasutada lisaks sõidumeeriku andmetele sõidulehe paber- või elektroonilist koopi.
- (10) Vaheaegu ja puhkeperioode käsitlevate käesoleva määruse sätete järgimise kontrollimist riiklike pädevate asutuste poolt toetab asjakohasel juhul Euroopa Tööjõuamet (ELA).
- (11) Asjaolu, et võimalust lükata igapäevane puhkeperiood edasi kuni 12 järjestikuseks 24-tunniseks ajavahemikuks kohaldatakse üksnes reisijate rahvusvaheliste juhuvedude suhtes, kahjustab võrdset kohtlemist ning moonutab ja ausat konkurentsi ettevõtjate, eelkõige väikeste ja keskmise suurusega ettevõtjate vahel. Reisijate riigisiseste juhuvedude puhul peaks läbitud vahemaa, reisi kestus või reisijatele osutatavate teenuste osas kohaldama samuti samu tingimusi, mis rahvusvaheliste juhuvedude puhul. Seetõttu peaksid sellist igapäevase puhkeaja edasi lükkamise võimalust saama kasutada ka reisijate riigisiseseid juhuvedusid tegevad sõidukijuhid.

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

(5) 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).

(6) Nõukogu 16. märtsi 1992. aasta määrus (EMÜ) nr 684/92 bussidega toimuva rahvusvahelise reisijateveo ühiseeskirjade kohta (EÜT L 74, 20.3.1992, lk 1).

- (12) Selleks et hõlbustada täitmise tagamist, peaks juhtidel kogu reisi vältel sõidukis olema sõiduleht, mis sisaldab põhiteavet reisi kohta. Sellist sõidulehte kasutatakse juba määruse (EÜ) nr 1073/2009 kohase reisijate rahvusvahelise juhuveo puhul. Vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 165/2014⁽⁷⁾ sätetele, mis käsitlevad käsikirjaliste kannete tegemist, peaksid juhtidel sõidukis olema ka paber- või elektroonilised koopiad sõidulehtedest, mis sisaldavad teavet eelneva 28 päeva jooksul ja alates 31. detsembrist 2024 eelneva 56 päeva jooksul maanteel toimunud reisijate juhuvedude kohta.
- (13) Selleks, et parandada jõustamise tulemuslikkust ja tõhusust, tuleks kehtestada kontrollimeetmed ja -nõuded, kasutades täiel määral ära digitaalseid vahendeid. Komisjon peaks hindama asjakohaseid meetmeid sõidulehe digitaliseerimiseks.
- (14) Selleks et tagada tõhusad ja kvaliteetsed reisijate juhuveoteenused ning sõidukijuhtide head töö- ja sõidutingimused, peaks komisjon hindama reisijate juhuvedude suhtes kohaldatavate normide täitmise tagamist ning nende mõju sõidukijuhtide töötingimustele ja sektori atraktiivsusele. Komisjon peaks eelkõige jälgima käesoleva määrusega kehtestatud erandite kasutamist, hinnates, kas summaarne sõiduaeg erandiga hõlmatud ajavahemikul ei ole liiga pikk, suurenda juhtide väsimust ja stressi ning mõjuta liiklusohutust.
- (15) Määruse (EÜ) nr 561/2006 kohaselt peavad liikmesriigid kehtestama karistused, mida tuleb käesoleva määruse ja määruse (EL) nr 165/2014 rikkumisel kohaldada, ja tagama nimetatud karistuste kohaldamise. Oma 9. septembri 2021. aasta otsuses kohtuasjas C-906/19⁽⁸⁾ selgitas Euroopa Kohus, et liikmesriigid ei või sõidukijuhile või veoettevõtjale määrata karistust määruse (EL) nr 165/2014 sellise tuvastatud rikkumise eest, mis on toime pandud teise liikmesriigi territooriumil, kui nimetatud rikkumise eest ei ole veel karistust määratud. Euroopa Kohus tunnistas, et „kuivõrd liidu kehtivate õigusnormide see aspekt võib mõjutada negatiivselt töötingimusi ja liiklusohutust, peab liidu seadusandja otsustama võimaliku muutmise“. Võttes arvesse, et määruseid (EÜ) nr 561/2006 ja (EL) nr 165/2014 rikutakse sageli samaaegselt ja määruse (EL) nr 165/2014 eesmärk on tagada vastavus määrusele (EÜ) nr 561/2006, on asjakohane, et ühe liikmesriigi territooriumil tuvastatud, kuid teise liikmesriigi või kolmanda riigi territooriumil toime pandud rikkumise eest saaks määrata ettevõtjale või juhile karistuse mõlema määruse rikkumise eest.
- (16) Kuna käesoleva määruse eesmärke – tagada aus konkurents ning parandada töötingimusi ja liiklusohutust, ühtlustades reisijate juhuveoga tegelevate sõidukijuhtide vaheaegu ning puhkeperioode käsitlevaid norme, ning tagada, et liikmesriigid saaksid määrata karistusi nende territooriumil tuvastatud sõidumeerikute alaste õigusnormide rikkumise eest, olenemata nende toimepanemise kohast – ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada, küll aga saab neid asjaomaste eesmärkide laadi tõttu paremini saavutada liidu tasandil, võib liit võtta meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealusel artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev määrus nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale.
- (17) Komisjon peaks sotsiaalpartnerite ja liikmesriikide täielikul osalusel edendama käesoleva määruse rakendamise, kohaldamise ja jõustamise suhtes ühist lähenemisviisi, sealhulgas töötades välja suunised ja soodustades koostööd kõigi asjaomaste poolte vahel.
- (18) Selleks et käesolevat määrust oleks võimalik nõuetekohaselt jõustada, peaks komisjon komisjoni rakendusmääruse (EL) 2016/799⁽⁹⁾ või seda asendava mis tahes rakendusakti läbivaatamise esimesel võimalusel ja mitte hiljem kui 18 kuud pärast käesoleva määruse jõustumist lisama arukate sõidumeerikute tehnilised kirjeldused, mis hõlbustavad kontrolliasutuste poolset nõuetele vastavuse kontrollimist, kusjuures arukas sõidumeerik peaks registreerima ka selle, kas sõidukit kasutatakse regulaarseks reisijateveoks või reisijate juhuveoks.
- (19) Määrust (EÜ) nr 561/2006 tuleks seetõttu vastavalt muuta,

⁽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 Kohtu 9. septembri 2021. aasta otsus kriminaalasjas FO vastu, C-906/19, ECLI:EU:C:2021:715, punkt 45.

⁽⁹⁾ 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).

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Määrust (EÜ) nr 561/2006 muudetakse järgmiselt.

1) Artikli 4 punkt n asendatakse järgmisega:

„n) „regulaarne reisijatevedu“ – Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 1073/2009 (*) vastavalt artikli 2 punktides 2 ja 3 määratletud „liinivedu“ ja „eriotstarbeline liinivedu“, mis on kas riigisisene või rahvusvaheline vedu;

na) „reisijate juhuvedu“ – määruse (EÜ) nr 1073/2009 artikli 2 punktis 4 määratletud riigisisene või rahvusvaheline „juhuvedu“;

(*) 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) Artikli 7 teise lõigu järele lisatakse järgmine lõige:

„Reisijate juhuveo puhul võib juht esimeses lõigus nimetatud vaheaja asendada ka kahe vähemalt 15-minutilise vaheajaga, mis on sobitatud esimeses lõigus osutatud sõiduperiodi suhtes nii, et järgitakse esimese lõigu sätteid.“

3) Artiklit 8 muudetakse järgmiselt:

a) lisatakse järgmine lõige:

„2a. Tingimusel, et sellega ei kahjustata liiklusohutust ja juhi töötingimusi, võib sellist üksikut reisijate juhuvedu tegev sõidukijuht, mille kestus on vähemalt kuus järjestikust 24-tunnist ajavahemikku, teha erandi löike 2 esimesest lõigust, pidades ühe ööpäevase puhkeperioodi kõige rohkem 25 tunni jooksul pärast eelmise ööpäevase puhkeperioodi või igapäevase puhkeperioodi lõppu, tingimusel et kogu sõiduaeg kõnealusel päeval ei ole ületanud 7 tundi. Samade tingimuste kohaselt võib kõnealust erandit kasutada kaks korda ühe reisijate juhuveo puhul, mille kestus on vähemalt kaheksa järjestikust 24-tunnist ajavahemikku. Kõnealuse erandi kasutamine ei piira kohaldatava õiguse kohast maksimaalset tööaega.“

b) lõiget 6a muudetakse järgmiselt:

i) sissejuhatav lause asendatakse järgmisega:

„Erandina löikest 6 võib üksikut reisijate juhuvedu tegev sõidukijuht lükata igapäevase puhkeperioodi edasi kuni 12 järjestikuseks 24-tunniseks ajavahemikuks alates eelmisest regulaarsest igapäevasest puhkeperioodist, tingimusel et:“;

ii) punkt a jäetakse välja;

iii) lisatakse järgmine lõik:

„Komisjon uurib artikli 16 lõikes 4 osutatud sõidulehe digitaliseerimise võimalusi maanteetranspordisektori laiemate digitaliseerimispuudluste kontekstis.“

4) Artiklisse 16 lisatakse järgmised lõigud:

„4. Maanteeäärsete kontrollide puhul peab sõidukijuht kuni digitaalse sõidulehe kättesaadavaks muutumiseni suutma põhjendada artikli 7 kolmandas lõigus ning artikli 8 lõigetes 2a ja 6a sätestatud erandite kasutamist,

- a) hoides sõidukis määruse (EÜ) nr 1073/2009 kohase nõutava teabega täidetud sõidulehte, mille juhile andmise eest enne igat reisi vastutab veoettevõtja, ning
- b) hoides sõidukis paber- või elektroonilisi koopiaid sõidulehtedest, mis hõlmavad teavet eelneva 28 päeva ja alates 31. detsembrist 2024 ka eelneva 56 päeva kohta.

Esimese lõigu punkti b kohustus lõpeb hiljemalt siis, kui sõidukis kasutatakse sõidumeerikut, mis võimaldab registreerida lõikes 5 osutatud reisijateveoteenuse liiki.

Riigisiseste teenuste puhul võib kasutada rahvusvaheliste teenuste sõidulehte, millest nähtub, et seda kasutatakse riigisiseste teenuste jaoks. Kui see on asjakohane, võib komisjon kontrolli lihtsustamiseks võtta vastu rakendusakti, millega kehtestatakse riigisiseste teenuste sõidulehe vormingu. Kõnealune rakendusakt võetakse vastu kooskõlas artikli 24 lõikes 2a osutatud kontrollimenetlusega.

Hiljemalt 31. detsembriks 2026 hindab komisjon reisijate juhuvedusid tegevate sõidukijuhtide sõidulehe digitaliseerimise võimalusi, pidades silmas selle teostatavust, kulutasuvust ning mõju jõustatavusele ja sõidukijuhtide töötingimustele, ning esitab Euroopa Parlamendile ja nõukogule seadusandliku ettepaneku sellise digitaliseerimise kohta, kui see on asjakohane.

Kõnealune hindamine hõlmab määruses (EÜ) nr 1073/2009 sätestatud nõutavat teavet sisaldava digitaalse sõidulehe väljatöötamist, et võimaldada sellise teabe elektroonilist registreerimist enne reisi algust mitmekeelses liideses, millele ettevõtjatel on juurdepääs. Selleks võib komisjon uurida ka võimalust töötada Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 1024/2012 (*) loodud siseturu infosüsteemi jaoks välja ühe või mitu uut moodulit.

5. Selleks et tagada artikli 7 kolmanda lõigu ning artikli 8 lõigete 2a ja 6a ühetaoline kohaldamine ja jõustamine, võtab komisjon komisjoni rakendusmääruse (EL) 2016/799 (**) või seda asendava rakendusakti läbivaatamise esimesel võimalusel ja hiljemalt 23. novembriks 2025 vastu rakendusaktid, millega kehtestatakse asjakohased tehnilised kirjeldused, mis võimaldavad sõidumeerikus kirjendada ja salvestada andmeid reisijateveoteenuse liigi, nimelt regulaarse reisijateveo või reisijate juhuveo kohta. Nende rakendusaktide kohaldamise kuupäev määratakse kindlaks pärast asjaomaste sidusrühmadega konsulteerimist. Kõnealused rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 24 lõikes 2a osutatud kontrollimenetlusega.

(*) 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).

(**) 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).“

5) Lisatakse järgmine artikkel:

„Artikkel 17a

Komisjon koostab 31. detsembriks 2028 aruande, milles hinnatakse reisijate juhuveo sektoris kohaldatavate käesoleva määruse sätete mõju liiklusohutusele ja sotsiaalsetele aspektidele, eelkõige sõidukijuhtide töötingimustele. Komisjon edastab selle aruande Euroopa Parlamendile ja nõukogule. Kui komisjon peab seda asjakohaseks, esitab ta asjakohased seadusandlikud ettepanekud.“

6) Artikli 19 lõike 2 esimene lõik asendatakse järgmisega:

„2. Liikmesriik võimaldab pädevatel asutustel määrata karistuse veoettevõtjale ja/või sõidukijuhile käesoleva määruse või määruse (EL) nr 165/2014 rikkumise eest, mis tuvastati liikmesriigi territooriumil, kui nimetatud rikkumise eest ei ole veel karistust määratud, seda ka juhul, kui rikkumine pandi toime mõne teise liikmesriigi või kolmanda riigi territooriumil.“

Artikkel 2

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

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Strasbourg, 24. aprill 2024

Euroopa Parlamendi nimel
eesistuja
R. METSOLA

Nõukogu nimel
eesistuja
M. MICHEL