

Brüssel, 18.11.2013
COM(2013) 816 final

2011/0196 (COD)

**KOMISJONI TEATIS
EUROOPA PARLAMENDILE,**

mis on esitatud Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 294 lõike 6 alusel

ning milles käsitletakse

nõukogu esimese lugemise seisukohta eesmärgiga võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta, millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EÜ) nr 3821/85 autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta ja muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 561/2006, mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist

(EMPs kohaldatav tekst)

**KOMISJONI TEATIS
EUROOPA PARLAMENDILE,**

mis on esitatud Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 294 lõike 6 alusel

ning milles käsitletakse

nõukogu esimese lugemise seisukohta eesmärgiga võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta, millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EÜ) nr 3821/85 autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta ja muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 561/2006, mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist

(EMPs kohaldatav tekst)

1.

Ettepaneku Euroopa Parlamendile ja nõukogule edastamise kuupäev 19.07.2011.
(dokument KOM (2011) 451 lõplik – 2011/0196 COD):

Regioonide Komitee aramus: aramus puudub

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamuse kuupäev: 7.12.2011.

Euroopa Parlamendi seisukoha kuupäev, esimene lugemine: 3.07.2012.

Nõukogu poliitilise kokkuleppe vastuvõtmise kuupäev, arvestades 29.10.2012.
nõukogus esimesel lugemisel võetud seisukohta:

Nõukogu seisukoha vastuvõtmise kuupäev, esimene lugemine: 15.11.2013.

2. KOMISJONI ETTEPANEKU EESMÄRK

Komisjon esitas eespool nimetatud ettepaneku Euroopa Parlamendile ja nõukogule 19. juulil 2011. Ettepanekuga muudetakse nõukogu 20. detsembri 1985. aasta määrust (EÜ) nr 3821/85 autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta. Ettepanekuga muudetakse ka Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. märtsi 2006. aasta määrust (EÜ) nr 561/2006, mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist. Eespool nimetatud ettepanekule on lisatud komisjoni teatis „Digitaalne sõidumeerik: edaspidised tegevussuunad”, mis esitati samal ajal Euroopa Parlamendile ja nõukogule.

Ettepanekuga nähakse ette mitu digitaalse sõidumeeriku tehnoloogilist täiendust, nagu satelliitpositsioonimisrakendus (GNSS), kaugsiderakendus kontrolliaspektide filtreerimiseks ja intelligentsete transpordisüsteemide (ITS) liides, mis võimaldab kasutada digitaalse sõidumeeriku andmeid pardaarvutis muul eesmärgil kui teekonna kestuse kontrollimiseks. Sõidumeerikute uus põlvkond (arukad sõidumeerikud) on kavas kasutusele võtta aastatel 2018–2019.

Läbivaatamise käigus tegeldakse ka muude aspektide täiustamisega, nt sätestatakse uued eeskirjad töökodade usaldusväarsuse suurendamiseks, sõidumeerikukaartidel oleva teabe vahetamiseks liikmeriikide vahel (TACHOnet), kaartide isikustamiseks, ühildades nende funktsioonid juhilubadega; samuti sätestatakse eeskirjad kontrolliametnike koolituseks ja karistuste ühtlustamiseks. Ettepanekuga nähakse ette ühtne 100km raadiuse ülempiir kõigi sõiduajaeeskirjade kohaldamisest tehtavate teekonna pikkusega seotud erandite korral, mis liikmesriikidel on määruse 561/2006 artikli 13 alusel lubatud kehtestada.

Euroopa andmekaitseinspektor avaldas oma arvamuse komisjoni ettepaneku kohta 5. oktoobril 2011. Majandus- ja Sotsiaalkomitee avaldas oma arvamuse 7. detsembril 2011 ning Regioonide Komitee otsustas, et ei esita arvamust ega aruannet.

Euroopa Parlamendi transpordi ja turismikomisjon määras raportööriks Silvia-Adriana Ticău (Rumeenia, sotsiaaldemokraatide ja demokraatide fraktsioon). Hääletus täiskogul toimus 3. juulil 2012. Vt **SP(2012) 449/2**.

Nõukogu jõudis selle toimiku suhtes poliitilisele kokkuleppele 29. oktoobril 2012, Küprose eesistumise ajal.

3. MÄRKUSED NÕUKOGU SEISUKOHA KOHTA

3.1. Üldised märkused nõukogu seisukoha kohta

Üldiselt suhtub komisjon nõukogu esimese lugemise seisukohta positiivselt, sest see on kooskõlas komisjoni esialgse ettepaneku põhieesmärkidega suurendada sõidumeerikute süsteemi turvalisust (vähendades pettuste hulka ja sõidumeerikuga manipuleerimist), vähendada halduskulusid ja suurendada kontrollisüsteemi tõhusust. Nõukogu muudatused, mis tehti pärast komisjoni kavandatud mõne meetme eeldatava mõju täiendavat hindamist, näitavad, kui oluliseks peavad liikmesriigid võimalikult kulutõhusate meetmete võtmist, vajadust tugevdada isikuandmete kaitset määruses ning sõidumeeriku tehnilisi ja funktsionaalseid nõudeid käsitlevate sätete selgitamist. Nõukogu muudatused arutati põhjalikult läbi ja võeti komisjoni poolt vastu.

Komisjon ei ole kaasseadusandjate vaheliste läbirääkimiste tulemusena koostatud lõpliku teksti vastuvõtmise vastu, kuid soovib teha avalduse kolmes küsimuses, mille osas komisjon väljendas läbirääkimiste kestel korduvalt vastuseisu. Avaldused on esitatud lisana.

3.2. Komisjoni üksikasjalikud märkused

3.2.1. Õigusakti laad (delegeeritud õigusakt / rakendusakt)

Selleks et võtta vastu tulevase aruka sõidumeeriku tehniline kirjeldus, tegi komisjon ettepaneku kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 delegeerida komisjonile õigus võtta vastu õigusakte I, IB ja II lisa kohandamiseks tehnika arenguga ning IB lisa täiendamiseks tehniliste kirjeldustega, mis on vajalikud asukoha andmete automaatseks salvestamiseks, kaugside võimaldamiseks ja intelligentsete transpordisüsteemide liidese tagamiseks (komisjoni ettepaneku artiklid 4, 5, 6 ja 38).

Parlamendiga peetud läbirääkimiste tulemusena otsustasid kaasseadusandjad lisada määruse teksti eespool nimetatud lisades esitatud peamised tehnilised nõuded, mille alusel peaks komisjon hilisemas etapis kehtestama rakendusaktidega asjakohased üksikasjalikud sätted ühetaolise kohaldamise tagamiseks kõikides ELi liikmesriikides. Sellest tulenevalt on määruse teksti, millega komisjon nõustub, lisatud sätted mõistete, tehniliste nõuete ja salvestatavate andmete, digitaalse sõidumeeriku funktsioonide ning andmete kuvamise ja

hoiatusfunktsiooni kohta. Kogu läbirääkimisprotsessi kestel jäi komisjon kindlale seisukohale, et asjakohane on kasutada delegeeritud õigusakte.

Komisjon ei ole kõnealuse määruse, nagu kaasseadusandjad selle tekstis kokku on leppinud, vastuvõtmise vastu. Siiski tuleb komisjon lisatud avalduses meelde, et piiritlemine Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklite 290 ja 291 vahel on praegu Euroopa Kohtus nn biotsiidide juhtumi raames läbivaatamisel.

3.2.2. Tehnilised muudatused

Komisjon kiidab heaks järgmised parlamendi ja nõukogu poolt kokkulepitud tehnilist laadi muudatused.

(a) Asukoha andmete salvestamine (artikkel 8)

Komisjon nõustub, et kasulik on salvestada asukoht iga kolme tunni summeeritud juhtimisaja järel, et parandada kehtivate õigusaktide täitmist autovedude kutseliste juhtide poolt.

(b) Kontrolliametnike varustamine varajase avastamise kaugsideseadmetega (artikkel 9)

15 aastat pärast aruka sõidumeeriku kasutuselevõtmist peavad liikmesriigid varustama oma kontrolliasutused asjakohasel määral kaugsideseadmetega, võttes samuti arvesse riiklikke jõustamisstrateegiaid. Kuni selle ajani toimub kontrolliasutuste varustamine kaugsideseadmetega vabatahtlikkuse alusel.

(c) Intelligentsete transpordisüsteemide liides (ITS) (artikkel 10)

Nõukogu peab ülioluliseks teatava paindlikkuse säilitamist, nii et veoettevõtjatele jääks võimalus valida, kas ühendada sõidumeerikud välisseadmetega või mitte. Nõukogu näeb seega ette, et sõidumeerikud võidakse varustada standarditud liidestega, mis võimaldavad sõidumeerikute abil salvestatud või esitatud andmeid teatavatel tingimustel välisseadmetes kasutada. Nõukogu tekstis selgitatakse samuti, et liidesega ühendatud välisseadme abil saab isikuandmeid näha üksnes siis, kui juht, keda need andmed puudutavad, on andnud selleks selgesõnalise nõusoleku.

Komisjon nõustus eespool kirjeldatud muudatustega, pidades neid õiges suunas tehtud sammudeks, ent hoiatas kaasseadusandjaid, et ITS-liidese valikulise kasutamise võimalus nõrgestab esialgse ettepaneku eesmärki olulisel määral.

(d) Massiandurite lisamine arukasse sõidumeerikusse (põhjendus 6)

Sarnaselt nõukogule ei ole komisjon parlamendiga ühel meelel, et massiandurite lisamine arukasse sõidumeerikusse parandab otseselt sõidu- ja puhkeaja kontrollimist. Seepärast pooldab komisjon määruse teksti üksnes põhjenduse lisamist, milles osutatakse üldises sõnastuses komisjoni poolt tulevikus koostatavale hinnangule massiandurite võimaliku panuse kohta autovedusid käsitlevate õigusaktide järgimise parandamisse.

(e) Mitteresidendist juhtide sõidumeerikukaardid (artikkel 26 lõige 4)

Komisjon nõustub uue sättega, millega võimaldatakse liikmesriikidel teatavatel kitsendavatel tingimustel väljastada pikendamisõiguseta ajutisi juhikaarte, mis kehtivad kuni 185 päeva. Selle uue sättega pakutakse praktiline lahendus olukorrale, kus kolmandatest riikidest ja ERTAga (rahvusvahelisel autoveol töötava sõidukimeeskonna tööd puudutav Euroopa kokkulepe) mitte ühinenud riikidest pärit juhtidel tuleb teha ELis ajutisi vedusid, või kus ELi kodakondsusega juhid, kes on kaotanud elukoha staatuse ELis, satuvad raskustesse juhikaardi hankimisel.

- (f) Digitaalsete sõidumeerikute paigaldamine sõidukitele tagantjärele (artikli 3 lõige 4)
- Komisjon ei lisanud oma esialgsesse ettepanekusse ühtki sätet sõidukitele arukate sõidumeerikute tagantjärele paigaldamise kohta, kuid leiab, et saab nõustuda tagantjärele paigaldamisega põhimõttega, nagu on käesolevas seisukohas kokku lepitud, tingimusel et praktilised tagajärjed ei ole koormavad.

3.2.3. *Muud sõidumeerikute süsteemi toimimisega seotud (mittetehnilist laadi) muudatused*

- (a) Kõrvaldatakse juhtide kohustus esitada vorm, millega tõendatakse nende tegevust ajal, mil nad ei viibi sõidukis (kokkuvõtlikult artikli 34 lõige 3).

Komisjon toetab seda sätet, sest sellega vähendatakse halduskoormust veelgi.

- (b) Kontrolliametnike koolitus ja nõuetekohane varustus (artiklid 38 ja 39)

Komisjon kiidab heaks selles küsimuses kaasseadusandjate vahel peetud läbirääkimiste tulemused.

Komisjon nõustus nende seisukohaga ja pärast määruse vastuvõtmist võtab komisjon vastu meetmed, millega täpsustatakse kontrolliametnike esma- ja täiendkoolituse sisu. Kõnealuse sisu lisavad liikmesriigid kontrolliametnikele mõeldud koolituse kavadesse.

- (c) Töökodade usaldusväärsuse suurendamine (artikkel 24)

Komisjon nõustub, et töökodades sõidumeeriku käsitlemisel kohaldatava menetluse regulaarse auditeerimise sagedust tuleb vähendada, st iga aasta asemel iga kahe aasta järel, ent säilitab nõude hõlmata etteteatamata tehniliste audititega 10 % töökodadest ja samuti töökojakaardi kehtivusaja (üks aasta), nagu oli komisjoni esialgses ettepanekus.

3.2.4. *Mittetehnilist laadi muudatused, mis puudutavad andmekaitset käsitlevaid sätteid, rikkumisi ja jõustumiskuupäeva*

- (a) Andmekaitse tugevdamine (artikkel 7)

Komisjon nõustub uute isikuandmete kaitset käsitlevate sätetega

- (b) Rikkumiste ja karistuste ühtlustamine (artikkel 41)

Komisjon kiidab heaks selles küsimuses kaasseadusandjate vahel peetud läbirääkimiste tulemused.

- (c) Veoettevõtja vastutus (artikkel 33)

Komisjon kiidab heaks selles küsimuses kaasseadusandjate vahel peetud läbirääkimiste tulemused.

- (d) Jõustumine (artikkel 48)

Komisjon kiidab heaks selles küsimuses kaasseadusandjate vahel peetud läbirääkimiste tulemused. Aruka sõidumeeriku paigaldamist nõutakse esmakordselt registreeritud sõidukite puhul 40 kuud pärast seda, kui on jõustunud aruka sõidumeeriku tehniline kirjeldus. Komisjonil on kavas kõnealune kirjeldus vastu võtta hiljemalt kaks aastat pärast uue määruse avaldamist.

3.2.5. *Muudatused määruses 561/2006 (mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaaldigusnormide ühtlustamist)*

Komisjon on rahul, et tema soovitud muudatused määruse 561/2006 artikli 13 lõikes 1, mis lubab liikmesriikidel teatavatel tingimustel sätestada erandeid määruse sätete kohaldamisest

sõidukite puhul, mida kasutatakse ettevõtja asukohast kuni 100 km raadiuses, leidsid heakskiidu ja nõustub võtma kasutusele eri- ja sihtotstarbeliste sõidukite erandi, mis on sätestatud määruse 561/2006 artiklis 3, millega määratletakse selle määruse reguleerimisala.

4. KOMISJONI JÄRELDUSED

Kõnealune ettepanek on eriti oluline selleks, et saavutada 28. märtsil 2011 vastuvõetud teatises „Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – Konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas” seatud eesmärgid.

Hoolimata mitme sätte leebemaks muutmisest kajastab nõukogu ettepanek komisjoni arvates ettepaneku põhieesmärke ning seepärast usub komisjon, et õigusloomeprotsess tuleks lõpule viia hääletusega Euroopa Parlamendis teise lugemise algetapi seisukoha üle, mis peaks 14. mai 2013. aasta mitteametliku kolmepoolse kohtumise tulemusi silmas pidades ühtima nõukogu seisukohaga.

KOMISJONI AVALDUSED

1) Komisjoni avaldus seoses määrusega (EÜ) nr 561/2006

Selleks et tagada sõidu- ja puhkeaega käsitlevate eeskirjade tõhus ja ühetaoline rakendamine, jälgib komisjon nende järgimist jätkuvalt suure tähelepanuga ja vajaduse korral sekkub asjakohaste meetmetega.

2) Komisjoni avaldus rakendusaktide kohta.

Komisjon on seisukohal, et tulevaste õigusaktidega, mille suhtes on komisjonile antud õigus võtta vastu õigusakti, et kehtestada üksikasjalikud tingimused ja nõuded sõidumeerikute kohta ning sõidumeeriku salvestuslehtede ja kaartide kohta, samuti tüübikinnituse nõuded, tuleb täiendada põhiõigusaktis sätestatud tehnilisi kirjeldusi ja seetõttu tuleks need vastu võtta delegeeritud õigusaktidena vastavalt Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklile 290. Komisjon ei ole kõnealuse määruse, nagu kaasseadusandjad selles kokku on leppinud, vastuvõtmise vastu. Siiski tuleb komisjon meelde, et piiritlemine Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklite 290 ja 291 vahel on praegu Euroopa Kohtus nn biotsiidide juhtumi raames läbivaatamisel.

3) Komisjoni avaldus seoses määruse 182/2011 artikli 5 lõike 4 teise lõigu punktiga b

Komisjon rõhutab, et süstemaatiline tuginemine artikli 5 lõike 4 teise lõigu punktile b on vastuolus määruse (EL) nr 182/2011 (ELT L 55, 28.2.2011, lk 13) eesmärgi ja sõnastusega. Seda sätet tohib kasutada vaid siis, kui on tungiv vajadus teha erand üldreeglist, mille kohaselt võib komisjon rakendusakti eelnõu vastu võtta, kui ei ole esitatud arvamust. Kuna tegemist on artikli 5 lõikes 4 sätestatud üldreeglist kõrvalekalduva erandiga, ei tohi teise lõigu punktile b tuginemises näha lihtsalt seadusandja „otsustusõigust”, vaid seda tuleb tõlgendada kitsendavalt ja seega põhjendada.

Kuigi komisjon võtab teadmiseks Euroopa Parlamendi ja nõukogu saavutatud kokkuleppe kõnealusele sättele tuginemise kohta, kahetseb komisjon, et kõnealune selgitus ei kajastu põhjenduses.