

VASTUTUSE VÄLISTAMINE: küsimuste ja vastuste paketi on koostanud komisjoni talitlused ning see ei ole Euroopa Komisjoni jaoks siduv. Liidu õigusaktide siduva tõlgendamise pädevus on ainult Euroopa Liidu Kohtul.

I. Juhi naasmine

1. Kuidas tuleks mõista ja tõendada mõisteid „elukoht“, „tegevuskoht“ ja „juhi tavaline tugipunkt“? Mis juhtub, kui äriühing on registreeritud mitmes liikmesriigis või väljaspool ELi?

Artikli 8 lõige 8a

Vastavalt määruse (EL) nr 165/2014 artikli 26 lõikele 2 ja määruse (EÜ) nr 1071/2009 artikli 8 lõikele 2 tuleb „elukohta“ mõista kohana, kus isik tavaliselt elab vähemalt 185 päeva kalendriaasta jooksul tulenevalt isiklikest või ametialastest sidemetest. Kuid juhi korral, kelle ametialased sidemed asuvad mujal kui tema isiklikud sidemed, kes teostab transporditegevusi muus liikmesriigis ja kes seetõttu võib elada kordamööda eri liikmesriikides asuvates eri kohtades, tuleb elukohaks pidada juhi isiklike sidemete kohta, tingimusel et selline isik sinna regulaarselt naaseb, nt perekondlikel põhjustel.

Mõistet „tegevuskoht“ ELi maanteetranspordi õigusaktides ei ole määratletud. Artikli 8 lõike 8a kohaselt on „tegevuskoht“, kuhu juht peab saama naasta, selline koht, mis on tema tavaline tugipunkt, st kus on organiseeritud tema töö, kus algab tema iganädalane puhkeperiood ja kuhu ta regulaarselt tagasi pöördub, asub sellise liikmesriigi territooriumil, kus tema tööandja toimib stabiilselt ja tõhusalt määruse (EL) nr 1071/2009 artikli 3 lõike 1 punkti a tähenduses. Autoveo-ettevõtjate sellise stabiilse ja tõhusa asutamiskohtade käsitlevad tingimused on sätestatud määruse (EL) nr 1071/2009 artiklis 5. Muu hulgas nõutakse seal, et ettevõtjal oleksid ruumid, kus ta hoiab oma põhilisi äridokumente, eelkõige raamatupidamisdokumente, personalijuhtimisega seotud dokumente või sõiduaja ja puhkeaja kohta andmeid sisaldavaid dokumente.

Kui ettevõtja on asutatud muus liikmesriigis vastavalt määruse (EÜ) nr 1071/2009 artiklis 5 sätestatud tingimustele, peab juht pöörduma tagasi tegevuskohta, kus on tema tavaline tugipunkt. Kui ettevõtja on asutatud väljaspool ELi, võib tegevuskoht asuda kolmandas riigis, mis määruse mõttes saab olla ainult Šveits või Euroopa Majanduspiirkonna lepinguga ühinenud riik, mis ei kuulu ELi, vastavalt artikli 2 lõike 2 punktile b.

2. Kui kaua peaks ettevõtja hoidma alal dokumendid, mis tõendavad, et ta on organiseerinud juhi tööd viisil, et juhil oli võimalik elukohta või ettevõtja tegevuskohta tagasi pöörduda?

Artikli 8 lõige 8a

Vastavalt määruse (EL) nr 165/2014 artikli 33 lõikele 2 peab ettevõtja säilitama sõidumeerikute andmeid vähemalt 1 aasta pärast nende kasutamist. Tööaja andmeid tuleb säilitada vähemalt 2 aastat, nagu nõutakse direktiivi 2002/15/EÜ artikli 9 punktis b. Need andmed peaksid sisaldama dokumentatsiooni juhi naasmise korraldamise kohta, sest seda kohustust hakatakse vastavalt direktiivi 2006/22/EL (mida on muudetud direktiiviga 2020/1057) I lisa B osale alates 2. veebruarist 2022 ettevõtjate ruumides kontrollima.

3. Kas juhi kohustust koju naasta kohaldatakse sõidukite puhul, mis on üüritud teisest liikmesriigist ja reisijateveo puhul?

Artikli 8 lõige 8a

Määrust (EÜ) nr 561/2006, eriti seejuures artikli 8 lõiget 8a, millega reguleeritakse suhteid töötajate ja tööandjate vahel, mis puudutab juhi „koju“ naasmise organiseerimist, kohaldatakse ka kaupade autoveole või reisijateveole, sõltumata sellest, kas tööandja üürib sõidukeid või need kuuluvad tööandjale või kas need on ette nähtud reisijate või kaupade veoks.

4. Mida tähendab „üle 45-tunnine iganädalane puhkeperiood, mis on võetud kompensatsioonina“, mille juht peab võtma pärast seda, kui on võtnud järjestikku kaks lühendatud iganädalast puhkeperioodi vastavalt artikli 8 lõike 8a teisele lõigule? Millal peaks kompensatsioonina võetav puhkeperiood algama?

Artikli 8 lõige 8a

Pärast artikli 8 lõike 6 kohaselt järjestikku võetud kahte iganädalast lühendatud puhkeperioodi väljaspool asutamislükmesriiki peab juht saama pöörduda tagasi vähemalt 45 tunni pikkuse korrapärase iganädalase puhkeperioodi võtmise juurde. Vastavalt artikli 8 lõikele 6b peab kõnealusele korrapärasele puhkeperioodile eelnema puhkeperiood, mis kompenseerib kahte lühendatud iganädalast puhkeperioodi, mis on võetud kahel eelneval nädalal. Näiteks võib juht võtta järgmised puhkeperioodid:

1. nädalal: 24 tundi

2. nädalal: 25 tundi

3. nädalal: 21 + 20 + 45 tundi, kusjuures 21 tundi on kompensatsiooniks 1. nädala eest ja 20 tundi on kompensatsiooniks 2. nädala eest.

3. nädalal võetud korrapärane puhkeperiood peab algama hiljemalt kuue 24-tunnise perioodi lõpul alates eelmisest iganädalasest puhkeperioodist (6x24 tundi), nagu nõutakse artikli 8 lõikes 6. See tähendab, et kompensatsioon kahe eelneva vähendatud iganädalase puhkeperioodi eest tuleb kasutada ära enne selle 6x24 tunni perioodi lõppu, kui regulaarne iganädalane puhkeperiood algab.

II. Keeld veeta regulaarset iganädalast puhkeperioodi sõiduki kabiinis

5. Kas FIEna tegutseval juhil on lubatud veeta oma regulaarset iganädalast puhkeperioodi sõidukis?

Artikli 8 lõige 8

Üldiselt kohaldatakse määrust (EÜ) nr 561/2006 kõigile juhtidele, olgu nad töötajad või FIEd, kes osalevad veoteenuste pakkumises sõidukitega, mis jäävad määruse kohaldamisalasse. See hõlmab keeldu veeta regulaarset iganädalast puhkeperioodi sõiduki kabiinis. Seda põhjendab vajadus vältida nii töövõtjatest kui ka FIEna tegutsevate juhtide väsimust ning tagada liiklusohutus.

On tõsi, et määruse (EÜ) nr 561/2006 mõnda sätet ei kohaldata FIEna tegutsevate juhtide suhtes, nt artikli 8 lõiget 8a, millega reguleeritakse suhteid töötajate ja tööandjate vahel selles, mis puudutab juhtide „koju“ naasmise korraldamist (vt küsimus 4). See ei hõlma siiski keeldu veeta regulaarset iganädalast puhkeperioodi sõiduki kabiinis. Sellisel juhul tuleb FIEna tegutseval juhil katta mis tahes väljaspool sõidukit tekkivad majutuskulud.

III. Vähendatud iganädalased ja igapäevased puhkeperioodid

6. Juht võtab väljaspool asutamislükmesriiki kaks järgnevat vähendatud iganädalast puhkeperioodi (2 x 24 tundi). Kui juht pöördub koju, võtab ta kompensatsiooni (2 x 21 tundi) ja regulaarse iganädalase puhkeperioodi (45 tundi). Kas juht peab pärast koju naasmist võtma oma igapäevase puhkeperioodi (9 või 11 tundi) vastavalt artikli 8 lõikele 2, enne kui ta alustab kompensatsioonina võetavat puhkust ja regulaarset iganädalast puhkust?

Artikli 8 lõige 6

Artikli 8 lõigete 6 ja 6b eesmärk on võimaldada juhil, kes tegeleb rahvusvahelise veoga, jõuda koju, et ta saaks ära kasutada pikema puhkeperioodi, mis koosneb regulaarsest iganädalasest puhkeperioodist, mis vältab vähemalt 45 tundi, ja kompensatsiooni kahe vähendatud iganädalase puhkeperioodi eest, mis võidi võtta kahe eelneva nädala jooksul.

Need sätted ei piira aga artikli 8 lõike 2 kohaldamist, mille kohaselt võib igapäevast puhkeperioodi, mille juht peab iga 24-tunnise perioodi jooksul võtma pärast igapäevast või iganädalast puhkeperioodi, laiendada regulaarseks iganädalaseks puhkeperioodiks või lühendatud iganädalaseks puhkeperioodiks vastavalt artikli 8 lõikele 3.

See tähendab, et isegi kui artikli 8 lõikes 3 ei mainita sõnaselgelt seda võimalust, kohaldatakse seda ka olukorras, kui regulaarne iganädalane puhkeperiood võetakse koos kompensatsiooniga eelnevate vähendatud iganädalaste puhkeperioodide eest.

7. Kas juht võib võtta rohkem kui kaks vähendatud iganädalast puhkeperioodi artikli 8 lõike 6 kolmandas lõigus sätestatud neljänädalase viiteperioodi jooksul? Kas kõik vähendatud iganädalased puhkeperioodid tuleb kompenseerida?

Artikli 8 lõige 6

Artikli 8 lõikes 6 sätestatakse, et:

„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,“

ning

„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.“

Mõiste „vähemalt“ tähendab, et juht võib võtta rohkem iganädalasi puhkeperioode kui on 2- või 4-nädalaste viiteperioodide jooksul nõutud miinimum.

Artikli 8 lõige 6 lubab teatud tingimustel võtta kaks vähendatud iganädalast puhkeperioodi kahel üksteisele järgneval nädalal. Kuid miski ei takista juhti võtmast muid 24-tunniseid või pikemaid puhkeperioode nende kahe üksteisele järgneva nädala jooksul.

Kui enam kui 4-nädalase viiteperioodi jooksul võtab juht rohkem kui 2 vähendatud iganädalast puhkeperioodi, ei tule täiendavaid iganädalasi puhkeperioode kompenseerida. Teisest küljest ei mõjuta need kohustust kompenseerida kahte iganädalast vähendatud puhkeperioodi, nagu nõutakse artikli 8 lõikes 6b. Rohkem kui 2 vähendatud iganädalase puhkeperioodi korral tuleks kompenseerimisele kuuluvaks vähendatud iganädalaseks puhkeperioodiks lugeda seda vähendatud iganädalast puhkeperioodi, mis võeti kõige lähemal ajahetkel tähtajale, mida nõutakse: kuus 24-tunnist puhkeperioodi eelneva iganädalase puhkeperioodi ajast, mis on sätestatud artikli 8 lõikes 6.

Näiteks nelja üksteisele järgneva nädala jooksul võib juht võtta minimaalsed nõutavad iganädalased puhkeperioodid kombineerituna täiendavate puhkeperioodidega järgmises järjekorras:

1. nädalal: 45 tundi (nt laupäev – esmaspäev)
2. nädalal: 24 tundi (kõige hilisemalt: pühapäev – esmaspäev)
3. nädalal: 24 tundi (nt kolmapäev – neljapäev) ja 27 tundi (kõige hilisemalt: pühapäev – esmaspäev)
4. nädalal: 21+18 (reede – pühapäev) +45 tundi (kõige hilisemalt: pühapäev – teisipäev) (21-tunnine ja 18-tunnine puhkeperiood kompenseerivad kahte vähendatud iganädalast puhkeperioodi, mis võeti 2. ja 3. nädalal (pühapäev – esmaspäev), vastavalt artikli 8 lõikele 6b, samas kui 3. nädalal võetud täiendavat puhkeperioodi (kolmapäev – neljapäev) ei ole vaja kompenseerida).

8. Kas juht võib veeta igapäevase ja vähendatud iganädalase puhkeperioodi sõidukis?

Artikkel 8

Kooskõlas artikli 8 lõikega 8 ei või veeta sõidukis regulaarseid iganädalasi puhkeperioode ja ükskõik milliseid üle 45-tunniseid iganädalasi puhkeperioode, mis võetakse kompensatsioonina eelnevate iganädalaste puhkeperioodide eest. See tähendab, et juht võib seevastu otsustada veeta oma igapäevase puhkeperioodi ja/või vähendatud iganädalase puhkeperioodi sõidukis.

Määruse (EÜ) nr 561/2006 artikli 4 punktis f määratletakse puhkeaeg kui mis tahes katkestamatu ajavahemikuna, mida juht võib vabalt kasutada. Sellest määratlusest ilmneb selgesti, et igapäevast või vähendatud iganädalast puhkeperioodi võib sõidukis veeta ainult siis, kui sõiduk seisab, kuivõrd see on ainus asjaolu, mis võimaldab juhil vabalt oma aega kasutada.

Lisaks sellele nõutakse artikli 8 lõikega 8, et regulaarsed iganädalased puhkeperioodid ja mis tahes üle 45-tunnised iganädalased puhkeperioodid tuleb veeta sobivas soolisi iseärasusi arvestavas majutuskohas, kus on asjakohased magamis- ja sanitaarruumid. Nagu on selgitatud määruse (EL) 2020/1054 põhjenduses 13, on see vajalik, et juhtidel oleksid „piisavad puhketingimused“. Sama põhimõte kehtib igapäevaste ja vähendatud iganädalaste puhkeperioodide suhtes, mida seega võib veeta ainult sellises sõidukis, millel on sobivad magamisruumid. See on kooskõlas üldeesmärkidega, milleks on juhtidele asjakohaste töötingimuste tagamine ja liiklusohutuse parandamine.

IV. Sõiduaja erandlik ületamine

9. Artikli 12 teise ja kolmanda lõigu alusel võib juht teha erandi artikli 6 lõigetest 1 ja 2 ning artikli 8 lõikest 2, ületades ööpäevast ja iganädalast sõiduaega. Kas siis, kui juhi summeeritud ööpäevane sõiduaeg on väiksem kui maksimaalne sõiduaeg, võib ta kasutada artikli 8 lõike 2 suhtes tehtavat erandit, ilma et ta oleks sunnitud ületama ööpäevast või iganädalast sõiduaega? Kas juhul, kui juht alustab erandi tegemise tõttu oma iganädalast puhkeajaga hiljem kui kuue 24-tunnise perioodi lõpul alates eelneva iganädalase puhkeperioodi lõpust, on tegemist määruse rikkumisega?

Artikkel 12

Erandi eesmärk on võimaldada juhil erakorralistel asjaoludel ikkagi veeta oma iganädalane puhkeperiood „kodust“ (s.t juhi elukohas või tööandja tegevuskohas), mitte asukohas, mis on kuni 2 sõidutunni kaugusel tema „kodust“. Sellega võimaldatakse teha erand sõiduaja piirangutest (artikli 6 lõiked 1 ja 2) ja/või kohustusest võtta ööpäevane puhkeperiood 24 tunni jooksul pärast eelneva puhkeperioodi lõppu (artikli 8 lõige 2). Mõnel juhul juht võib, kuid ei pruugi kalduda kõrvale nii artikli 6 lõigetest 1 ja 2 kui ka artikli 8 lõikest 2. Teistel juhtudel, näiteks siis, kui juht saab sõita 1 või 2 tundi rohkem, ületamata artikli 6 lõikega 1 sätestatud 9- või 10-tunnist maksimaalset ööpäevast sõiduaega ja artikli 6 lõikega 2 sätestatud maksimaalset iganädalast sõiduaega, piiratakse erandit artikli 8 lõikega 2.

Ent artikkel 12 ei võimalda juhil teha erandit kohustusest alustada iganädalast puhkeperioodi hiljemalt kuue 24-tunnise puhkeperioodi lõpul alates eelneva iganädalase puhkeperioodi lõpust, nagu on sätestatud artikli 8 lõike 6 teises lõigus. Seetõttu tuleb erandit hoolikalt järgida.

Näiteks kui juht lõpetas oma eelmise iganädalase puhkeperioodi esmaspäeval kell 8 hommikul, peab ta alustama järgmist iganädalast puhkeperioodi pühapäeval kell 8 hommikul. Kui juht alustas sõitmist laupäeval (kuues 24-tunnine tööperiood) kell 8 hommikul ja sõitis 12 tundi (10 lubatud tundi + maksimaalselt 2 tundi erandi alusel), tehes kõik vajalikud pausid (käesoleva näite korral 2 tundi), võiks ta jõuda „koju“ pühapäeval ligikaudu kell 10 õhtul. See võimaldaks juhil alustada oma iganädalast puhkeperioodi artikli 8 lõikega 6 nõutud ajavahemiku sees.

10. Kuidas tuleks mõista artikli 12 teises ja kolmandas lõigus sätestatud erandit artikli 8 lõikest 2? Kas on võimalik vähendada ööpäevast puhkeperioodi kindlaksmääratud perioodiks (1 või 2 tundi), mis tuleb kompenseerida kõnealusele nädalale järgneva kolmanda nädala lõpuks?

Artikli 8 lõige 2 ja artikkel 12

Artikli 8 lõikes 2 nõutakse, et juht võtaks ööpäevase puhkeperioodi (mille pikkus on vähemalt 9 tundi vähendatud puhkeperioodi puhul või vähemalt 11 tundi regulaarse puhkeperioodi puhul) 24 tunni jooksul pärast eelmist ööpäevast või iganädalast puhkeperioodi.

Artikli 12 kohane erand ei luba ööpäevast puhkeperioodi lühendada. See võib viia aga olukorra kujunemiseni, kus (1–2 tunni võrra) pikendatud sõiduaja tõttu, mis on juhile vajalik erakorralistel asjaoludel koju jõudmiseks, ei saa juht ära kasutada ööpäevast puhkeperioodi 24 tunni jooksul pärast eelmist ööpäevast või iganädalast puhkeperioodi, nagu nõutakse artikli 8 lõikega 2. Sellisel juhul kasutatakse ööpäevane puhkeperiood ära ilma vähendamiseta, pärast 24-tunnist perioodi, mida arvestatakse alates eelmise ööpäevase puhkeperioodi lõpust, erandina artikli 8 lõikest 2. Sellist ööpäevast puhkeperioodi saab siiski pikendada nii, et tehakse iganädalane puhkeperiood, nagu seda võimaldab artikli 8 lõige 3, tingimusel et kõnealune iganädalane puhkeperiood algab hiljemalt kuue 24-tunnise ajavahemiku möödumisel, nagu nõutakse artikli 8 lõikes 6.

11. Kuidas tuleks kompenseerida sõiduaja lisatunde, mis tulenevad erakorralistest asjaoludest (nt kas 1 lisandunud sõidutund tuleks kompenseerida 1 lisanduva puhketunniga?) Kas kompenseerida tuleb ka 30-minutiline puhkepaus või ainult täiendav sõiduaeg?

Artikli 12 teine, kolmas ja viies lõik

Nagu on märgitud määruse artikli 12 viiendas lõigus, tuleb erandile vastavalt sõiduaja mis tahes ületamine kompenseerida samaväärse puhkeajaga, mis tuleb võtta tervikuna koos mis tahes puhkeperioodiga enne kõnealusele nädalale järgneva kolmanda nädala lõppu.

Puhkepause ei tule kompenseerida, kompenseerida tuleb ainult sõiduaja ületamine.

Näiteks juhul, kui juht on sõitnud 1,5 tundi kauem kui lubatud ööpäevane sõiduaja piirang, peaks ta saama selle ületatud sõiduaja eest kompensatsiooni, lisades 1,5 tundi puhkeajaga ühele tema iganädalasele või ööpäevasele puhkeperioodile, mis võetakse enne kõnealusele nädalale järgneva kolmanda nädala lõppu.

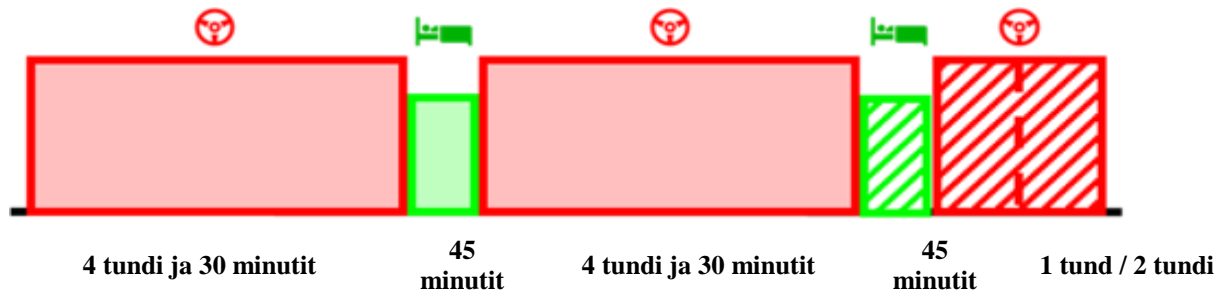
12. Kas juhul, kui juht kasutab artikli 12 kohast erandit, peaks ta 4,5-tunnise sõiduaja järel enne täiendavat sõiduaega tegema 30-minutilise või 45-minutilise vaheaja?

Artikkel 12

Artikli 7 esimeses lõigus on sätestatud, et pärast nelja ja poole tunnist sõiduperioodi peab juht tegema vähemalt 45minutilise vaheaja. Artikli 12 lõigud 2–5 ei luba sellest nõudest erandit teha. Seetõttu peab juht pärast 4,5-tunnist sõiduaega ja enne järgnevat sõiduperioodi tegema 45-minutilise vaheaja. Juhul kui juht on teinud 45-minutilise vaheaja (või 30-minutilise vaheaja, mis järgneb 15-minutilisele vaheajale) ja peab pärast seda jätkama sõitmist veel 1–2 tunni jooksul, ei ole juht kohustatud võtma 30-minutilist täiendavat vaheajaga, enne kui ta taas sõitma hakkab. Kui juhil on lubatud sõita ööpäeva jooksul 10 tundi ja kui ta on juba jõudnud sellise ööpäevase sõidupiiranguni ning peab jätkama sõitmist 1–2 tunni jooksul, et jõuda koju iganädalaseks puhkeperioodiks, peab ta tegema täiendava 30-minutilise puhkepausi enne kõnealust täiendavat sõiduaega. Samas ei ole täiendavat 30-minutilist vaheajaga vaja, kui juht ületab ööpäevast sõiduaega vähem kui ühe tunni võrra.

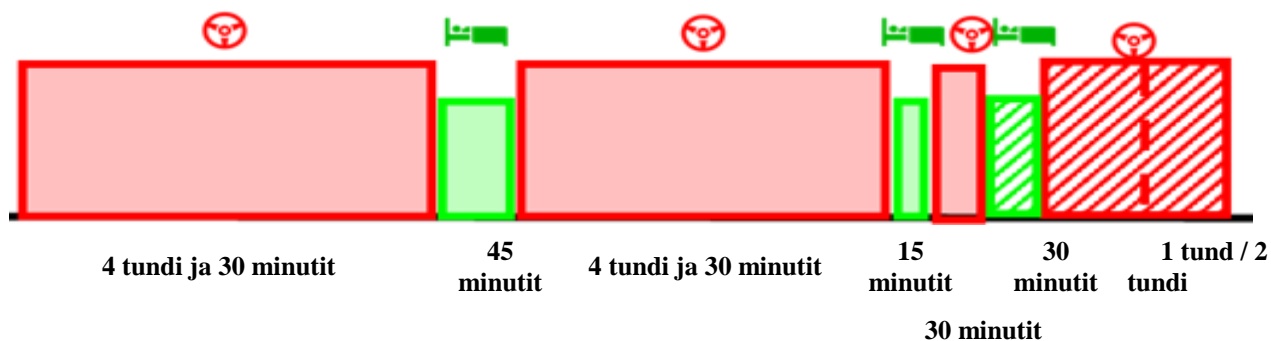
Näide 1: juht sõitis 4,5 tundi ja tegi seejärel 45-minutilise vaheaja; seejärel sõitis ta veel 4,5 tundi ja tegi veel ühe 45-minutilise vaheaja. Ta jõudis oma ööpäevase sõidupiiranguni 9 tundi, kuid peab jätkama veel 1–2 tundi sõitmist, selleks et koju jõuda. Sellisel juhul peab ta sõitmist jätkama pärast teist 4,5-tunnist sõiduperioodi tehtud 45-minutilise vaheaja järel.

Ööpäevane sõiduaeg: 9-tunnine piirang **Erand**



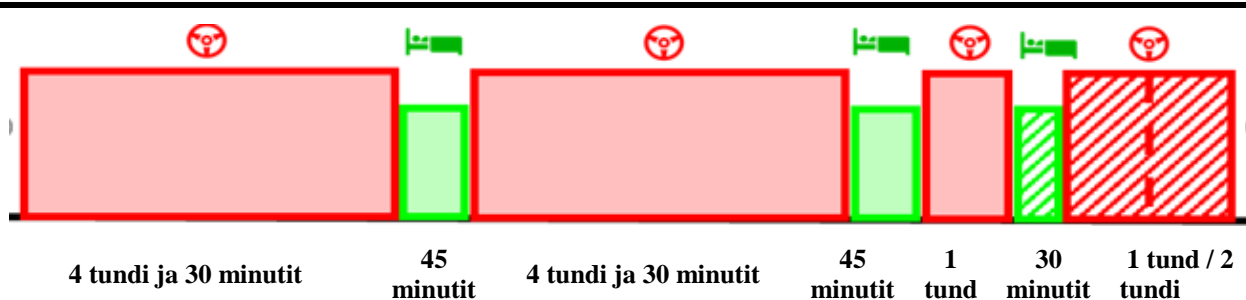
Näide 2: juht sõitis 4,5 tundi ja tegi seejärel 45-minutilise vaheaja; seejärel sõitis ta 4 tundi ja tegi 15-minutilise vaheaja, misjärel jätkas sõitmist 30 minutit ja peatus, et teha 30-minutiline vaheaeg. See on kooskõlas artikliga 7, millega lubatakse jagada vähemalt 45-minutiline vaheaeg kaheks osaks, st vähemalt 15-minutiliseks vaheajaks, millele järgneb vähemalt 30-minutiline vaheaeg. Kui pärast 30-minutilist vaheaega peab juht jätkama sõitu veel 1 või 2 lisatundi, et koju jõuda, ei pea ta täiendavat 30-minutilist vaheaega tegema.

Ööpäevane sõiduaeg: 9-tunnine piirang **Erand**



Näide 3: juht sõitis 4,5 tundi ja tegi seejärel 45-minutilise vaheaja; seejärel sõitis ta veel 4,5 tundi ja tegi veel ühe 45-minutilise vaheaja. Kui tema ööpäevane sõidupiiirang on 10 tundi, võib ta sõita veel 1 lisatundi. Kui ta peab pärast selle tunni pikkust sõitmist „koju“ jõudmiseks sõitma veel 1–2 tundi, peab ta enne täiendavat sõitmist tegema uue 30-minutilise puhkepausi.

Ööpäevane sõiduaeg: 10-tunnine piirang **Erand**



Kõigi eespool esitatud näidete korral võib juht teha oma kohustusliku vaheaja kahes osas, st minimaalsele 15-minutilisele vaheajale järgneb minimaalne 30-minutiline vaheaeg, mis on sobitatud 4,5-tunnise sõiduajaga, nagu see on lubatud artikli 7 teises lõigus. See ei mõjuta kohustust teha (või mitte teha) veel täiendav 30-minutiline vaheaeg enne 1–2-tunnist pikendatud sõiduaega.

V. Mitme juhiga sõitmine

13. Kuidas tuleks registreerida 45-minutiline vaheaeg liikuvast sõidukis teise juhi jaoks, kes osaleb mitme juhiga veol, arvestades et digitaalne sõidumeerik registreerib automaatselt juhi valmisolekuaja? Millise intervalliga võib juht 45-minutilise vaheaja teha - kas valmisolekuaja alguses, lõpul või mis tahes intervalliga?

Artikkel 7

Artikli 7 esimeses lõigus nõutakse, et juhid teeksid vaheaja hiljemalt 4,5-tunnise sõiduaja järel. See vaheaeg peab seega järgnema vahetult sõiduajale.

Mitme juhiga veos osalev juht võib teha oma 45-minutilise vaheaja liikuvast sõidukis, tingimusel et ta ei osale selle juhi abistamises, kes tegelikult sõidukit juhib.

Kuna sõidumeerikute praegused versioonid ei võimalda registreerida puhkepause liikuvates sõidukites, on täitevametnikel kujunenud üldiseks tavaks lugeda mitme juhiga veo korral vaheajaks juhi valmisolekuajale järgnev 45-minutiline ajavahemik.

14. Kas on võimalik jagada vaheaega mitme juhiga veol?

Artikkel 7

Võimalus teha vähemalt 45-minutiline vaheaeg kahes osas, mis peavad olema vähemalt 15-minutiline vaheaeg, millele järgneb vähemalt 30-minutiline vaheaeg, ei kehti ainult üksinda sõites. Seetõttu võivad põhimõtteliselt ka meeskonnas (mitme juhiga sõitmine) sõitvad juhid oma puhkepause jagada.

Mitme juhiga veo puhul oleks vaheaja jagamine siiski ebapraktiline, sest see tähendaks, et kas teine juht sõidaks ainult 15 minutit, siis kui esimene juht puhkab, ja annab juhtimise seejärel esimesele juhile üle, või esimene juht teeb 15-minutilise vaheaja kogu teise juhi sõiduajal, mis kestab 4,5 tundi.

VI. Sõidumeerikud

15. Kuidas saavad täitevametnikud jõustada peale- ja mahalaadimise registreerimist, kui juhtidel ei ole juriidilist kohustust vastavaid dokumente koostada?

Määruse (EL) nr 165/2014 artikli 8 lõige 1

Arukate sõidumeerikute teine versioon sisaldab uut funktsiooni, millega registreeritakse automaatselt sõiduki asukoht peale- ja mahalaadimise ajal. Asukoha registreerimise peab algatama juht, kes peab määrama pealeladimise, mahalaadimise või samaaegse peale- ja mahalaadimise toimingu asukoha registreerimise eesmärgil. See toiming sisestatakse käsitsi sõidumeeriku menüü vahendusel.

Määruses (EL) nr 165/2014 tõepoolest ei ole selgelt sätestatud kohustust, et juhid peaksid peale- ja mahalaadimise toiminguid registreerima. Registreerimistoimingud on siiski oluline osa juhi tööst ning terviklik dokumentatsioon on oluline, et tagada kontrollide kulutõhusus ning vältida nende liigset koormavust. Seetõttu on väga oluline, et juhtidele antaks nõuetekohased suunised, kuidas kasutada arukate sõidumeerikute kõiki funktsioone, selleks et tagada tervikliku dokumentatsiooni olemasolu ja vältida aeganõudvaid kontrole, eelkõige liikluses.