

Määruse (EÜ) nr 561/2006 selgitus, et aidata ühtlustatult teostada teel korraldatavaid kontrollid



Sisukord

1. Eesmärk ja reguleerimisala	5
2. Sõiduaja eeskirjad	7
2.1 Sissejuhatus	7
2.1.1 AETR-kokkulepe	7
2.1.2 Sanktsioonid	8
2.1.3 Kontrollid teedel	8
2.1.4 Suhtlemine juhtidega	8
2.1.4.1 Teabevahetus	8
2.1.4.2 Esitamine	8
2.1.4.3 Suhtumine	9
2.1.5 Dokumendi struktuur	9
2.2 Määrus (EÜ) nr 561/2006	10
2.2.1 Artikkel 1	10
2.2.1.1 Tekst	10
2.2.1.2 Rikkumised	10
2.2.1.3 Kontroll teel	10
2.2.2. Artikkel 2	11
2.2.2.1 Artikli 2 lõige 1	11
2.2.2.1.1 Tekst	11
2.2.2.1.2 Rikkumised	11
2.2.2.1.3 Kontroll teel	11
2.2.2.2 Artikli 2 lõige 2	13
2.2.2.2.1 Tekst	13
2.2.2.2.2 Rikkumised	13
2.2.2.2.3 Kontroll teel	13
2.2.2.3 Artikli 2 lõige 3	14
2.2.2.3.1 Tekst	14
2.2.2.3.2 Rikkumised	14
2.2.2.3.3 Kontroll teel	15
2.2.3 Artikkel 3	19
2.2.3.1 Tekst	19
2.2.3.2 Rikkumised	19
2.2.3.3 Kontroll teel	19
2.2.4 Artikkel 4	23
2.2.4.1 Tekst	23
2.2.4.2 Rikkumised	24
2.2.4.3 Kontroll teel	24
2.2.5 Artikkel 5	28
2.2.5.1 Tekst	28
2.2.5.2 Rikkumised	28
2.2.5.3 Kontroll teel	28
2.2.6 Artikkel 6	29
2.2.6.1 Tekst	29
2.2.6.2 Rikkumised	29
2.2.6.3 Kontroll teel	29
2.2.7 Artikkel 7	34

2.2.7.1	Tekst	34
2.2.7.2	Rikkumised.....	34
2.2.7.3	Kontroll teel	34
2.2.8	Artikkel 8	37
2.2.8.1	Tekst	37
2.2.8.2	Rikkumised.....	38
2.2.8.3	Kontroll teel	38
2.2.8.4	12 päeva reegel.....	46
2.2.8.5	Puhkeperioodi katkestus eriolukorras.....	46
2.2.9	Artikkel 9	47
2.2.9.1	Tekst	47
2.2.9.2	Rikkumised.....	47
2.2.9.3	Kontroll teel	47
2.2.10	Artikkel 10	50
2.2.10.1	Tekst	50
2.2.10.2	Rikkumised	50
2.2.10.3	Kontroll teel.....	51
2.2.11	Artikkel 11	52
2.2.11.1	Tekst	52
2.2.11.2	Rikkumised	52
2.2.11.3	Kontroll teel	52
2.2.12	Artikkel 12	53
2.2.12.1	Tekst	53
2.2.12.2	Rikkumised	53
2.2.12.3	Kontroll teel.....	53
2.2.13	Artikkel 13	54
2.2.13.1	Tekst	54
2.2.13.2	Rikkumised	55
2.2.13.3	Kontroll teel.....	55
2.2.14	Artikkel 14	56
2.2.14.1	Tekst	56
2.2.14.2	Rikkumised	56
2.2.14.3	Kontroll teel.....	56
2.2.15	Artikkel 15	57
2.2.15.1	Tekst	57
2.2.15.2	Rikkumised	57
2.2.15.3	Kontroll teel.....	57
2.16	Artikkel 16	57
2.2.16.1	Tekst	57
2.2.17	Artiklid 17 ja 18	58
2.2.18	Artikkel 19	58
2.2.18.1	Tekst	58
2.2.18.2	Rikkumised	58
2.2.18.3	Kontroll teel	58
2.2.19	Artikkel 20	59
2.2.19.1	Tekst	59
2.2.19.2	Rikkumised	59
2.2.19.3	Kontroll teel.....	59
2.2.20	Artikkel 21	59

2.2.20.1	Tekst	59
2.2.20.2	Rikkumised	59
2.2.20.3	Kontroll teel	60
2.2.21	Artiklid 22–29	60
3.	Määrus (EMÜ) nr 3821/85 – autovedudel kasutatavate sõidumeerikute ja salvestamise eeskirjad	61
3.1	Määrus (EMÜ) nr 3821/85	61
3.1.1	Artikkel 3	62
3.1.1.1	Tekst	62
3.1.1.2	Rikkumised	62
3.1.1.3	Teel	62
3.1.2	Artikkel 13	63
3.1.2.1	Tekst	63
3.1.2.2	Rikkumised	63
3.1.2.3	Kontroll teel	63
3.1.3	Artikkel 14	65
3.1.3.1	Tekst	65
3.1.3.2	Rikkumised	66
3.1.3.3	Kontroll teel	66
3.1.4	Artikkel 15	68
3.1.4.1	Tekst	68
3.1.4.2	Rikkumised	70
3.1.4.3	Kontroll teel	70
3.1.5	Artikkel 16	77
3.1.5.1	Tekst	77
3.1.5.2	Rikkumised	77
3.1.5.3	Kontroll teel	78
1. lisa	.....	79
1. selgitav märkus	.....	79
2. selgitav märkus	.....	80
3. selgitav märkus	.....	81
4. selgitav märkus	.....	82
5. selgitav märkus	.....	83
6. selgitav märkus	.....	84
2. lisa	.....	85
Komisjoni 1. selgitus	.....	85
Komisjoni 2. selgitus	.....	85
Komisjoni 3. selgitus	.....	86
Komisjoni 4. selgitus	.....	87
Komisjoni 5. selgitus	.....	88
3. lisa	.....	90
Määruse (EÜ) nr 561/2006 kokkuvõte	.....	90
4. lisa	.....	91
Määruse (EMÜ) nr 3821/85 kokkuvõte	.....	91

1. Eesmärk ja reguleerimisala

Käesoleva dokumendi eesmärk on kirja panna määruse (EÜ) nr 561/2006¹ üldiselt kokku lepitud ja lihtsustatud selgitused seoses teel korraldatavate kontrollidega, nagu on sätestatud direktiivis 2006/22/EÜ².

Käesoleva dokumendi sisu on TRACE-töörühma arutelude tulemus ja selles võetakse arvesse konsulteerimisi niisuguste majandusorganisatsioonidega nagu Rahvusvaheline Maanteetranspordi Liit (IRU), UETR (Union Europeenne des Transporteurs Routiers) ning kontrolliasutustega, mida esindasid ECR (Euro Control Route) ja Autovedude Kontrolliorganisatsioonide Konföderatsioon (CORTE). Samuti oli kõigi 27 liikmesriigi kontrolliasutustel võimalus anda projekti oma panus.

Käesolevas dokumendis esitatud selgitused on seega osaliselt tuletatud olemasolevast vaieldamatust kohaldamispraktikast ja osaliselt valdkondadest, kus konsulteerimiste põhjal leiti erinevusi eri kontrolliasutuste rakendamistegevuses, viidates kättesaadavatele juhismaterjalidele, näiteks selgitavatele märkustele, selgitustele ja kohtuotsustele.

Materjale võrdles väike töörühm, mis koosnes laialdase kontrollitaustaga liikmetest. Töörühma arutelude tulemusi levitati märkuste ja tagasiside saamiseks korrapäraselt eespool nimetatud organisatsioonide kaudu, et üldine nõusolek dokumendi sisuga oleks võimalikult laialdane. Töörühm kaalus kogu saadud tagasisidet ja võimaluse korral lisas selle dokumenti, ent kuna projektis ei saa võtta null-vastuseid arvesse kui positiivset tagasisidet, siis ei ole võimalik saavutada dokumendi sisu osas üldist üksmeelt.

Vastuseta jäid teatavad küsimused, mille kohta töörühm leidis, et need takistavad määruse parimal viisil selgitamist. Neist küsimustest on komisjonile teatatud eraldi dokumendis, millele on lisatud abipalve. Komisjon on märkinud, et kõnealused küsimused ei tarvitse projekti lõpuleviimisel takistuseks olla.

Seega on projektirühm arvamusel, et konsulteeritud on piisavalt, mis tagab selle, et dokumendi sisu on hea lähtematerjal, mille alusel luua nõuetekohased ja eesmärgiks sobivad koolitustooted.

Käesoleva dokumendi alusel koostatavate koolitustoodete hulka kuuluvad koolitaja juhend koos märkustega, õppekava, töövihik, kontrollharjutused, PowerPointi esitlus ja soovitud praktikaks.

Koostatavad koolitusmaterjalid on ette nähtud tööle asuvatele kontrolliametnikele põhikoolituseks ja kogenud ametnikele täienduskoolituseks.

Liikmesriikidel soovitatakse käesolev pakett heaks kiita kui moodul, mis lisatakse kontrolliametniku laiapõhjalisse koolitusse.

Kõnealuse koolitustoote laiem eesmärk on kaasa aidata kontrolliametnike kutsestandardite tõstmisele.

Kuigi käesolevas dokumendis antakse määruse (EÜ) nr 561/2006 lihtsustatud selgitus, ei ole see tegelikult võimalik, viitamata määruse (EMÜ) nr 3821/85³ nõuetele. Siiski ei kuulu määruse (EMÜ) nr 3821/85 täielik selgitus käesoleva dokumendi käsituslusalasse.

Kui viidatakse kontrolliametnike parimatele tavadele ja juhiste rikkumiste tuvastamiseks, on need ette nähtud just teel korraldatavate kontrollide jaoks.

Ettevõtja või käitaja tehtavate kontrollide puhul on peaaegu kindlasti abi parematest vahenditest ja väiksemast ajakulust. Eeldada võiks põhjalikumat lähenemisviisi. Sellest hoolimata saab käesolevat dokumenti kasutada abimaterjalina niisuguse nõuetele vastavuse kontrollimisel.

Käesoleva dokumendi sisu põhineb kõige ajakohasemal teabel, mis on kättesaadav, ja dokumendi tulevikuväärtus sõltub sisu ajakohastamisest, et kajastada otsuseid, õigusaktide tõlgendamisi ja muudatusi, juhul kui ja siis kui neid tehakse, ning komisjoni võimest aidata selgitada eespool märgitud küsimusi, mis on projekti käigus kindlaks tehtud.

2. Sõiduaja eeskirjad

2.1 Sissejuhatus

Sõiduaega ja sõidumeerikuid käsitlevad eeskirjad võeti kogu ühenduses kasutusele **nõukogu määruse (EMÜ) 543/69⁴** kehtestamisega 25. märtsil 1969. aastal. Kõnealuselises määruses on sätestatud:

- juhi, kaasjuhi ja konduktori vanuse alampiir;
- katkematu ja ööpäevase sõiduaja piirmäärad;
- vaheaegade ning ööpäevase ja iganädalase puhkeperioodi minimaalne kestus ja muud tingimused;
- tegevuse salvestamise ja automaatse salvestamise edendamise nõue.

Määrusega loodeti parandada autoveosektori töötajate sotsiaalseid tingimusi, parandada liiklusohutust ning käsitleda ka maantee-, raudtee- ja siseveetranspordi konkurentsiküsimusi.

Määrus (EMÜ) 3820/85⁵ võeti vastu 20. detsembril 1985. aastal ja sellega tühistati **määrus (EMÜ) 543/69** ning määrus (EMÜ) nr 3820/85 tühistati omakorda 11. aprilli 2006. aasta **määrusega (EÜ) nr 561/2006**. Iga järgmise määrusega püüti eelneva määruse eesmärke täiustada, parandada kõiki probleeme, mis olid tekkinud koostamise ebatäpsuste tõttu, ja võtta arvesse teisi seotud määrusi.

Käesolevas dokumendis selgitatakse määruse EÜ nr 561/2006 sätteid ja seatakse need nõuetele vastavuse kontrollimise konteksti. Seda tehes tuleb korrata iga järgneva eeskirjadekomplekti eesmärke, mis on:

- liiklusohutuse suurendamine;
- autoveosektori töötajate sotsiaalsete tingimuste parandamine;
- ausa konkurentsi edendamine autoveosektoris ja muude transpordiliikidega.

Lisaks sellele on käesoleva dokumendi eesmärk aidata kaasa järelevalve- ja haldussunnipraktika parandamisele liikmesriikides, samuti töökorralduse parandamisele autoveosektoris.

2.1.1 AETR-kokkulepe

Sõltuvalt sõiduki/juhi teekonna iseloomust võib kohaldada rahvusvahelisel autoveol töötava sõiduki meeskonna tööalast Euroopa kokkulepet (AETR)⁶. AETRI ja määrust (EÜ) 561/2006 ühtlustati 26. septembril 2010. aastal. Enne kui otsustada, missugust õigusakti kohaldatakse, on tähtis õigesti kindlaks määrata sõiduki teekonna iseloom ja muud tegurid. Kui avastatakse rikkumisi, peavad kontrolliametnikud õigesti kindlaks määrama määruse ja rikkumise(d), et kõik vastaks õigusnormidele, vastasel juhul võivad vormistusvigadel põhinevad trahvide vaidlustused olla edukad.

2.1.2 Sanktsioonid

Kuigi kõnealuste määruste rikkumise suhtes kohaldatavad sanktsioonid on iga liikmesriigi enda otsustada, eeldatakse, et minimaalselt tuleks kohaldada sellist sanktsiooni, mis heastab rikkumise. Kui juht on rikkunud näiteks ööpäevase puhkeperioodi eeskirju, tuleks temalt nõuda oma kohustuste täitmist, enne kui tal lubatakse teekonda jätkata, ning seda sõltumata talle määratud mis tahes rahatrahvidest.

2.1.3 Kontrollid teedel

Selliste teedel korraldatavate kontrollide teostamine, kus kontrollitakse vastavust määrustele (EÜ) nr 561/2006 ja (EMÜ) nr 3821/85, AETR-ile ja muudele eeskirjadele, on ette nähtud direktiivi 2006/22/EÜ alusel. Kõnealuselises direktiivis nõutakse „teel korraldatavate kontrollide tõhusat ja kiiret läbiviimist eesmärgiga sooritada kontrollid lühima nõutava aja jooksul ja minimaalse ajakaoga juhi jaoks”.

Lisaks tuleks bussijuhtide kontrolle ideaalis teha siis, kui nende sõidukites ei ole reisijaid.

Direktiivis käsitletakse ka seda, missuguste nõuete üle tuleb üldiselt järelevalvet teostada.

Kui määratakse kontrolli korraldamise asukohti, tuleks tähelepanu pöörata selliste juhtide heaolule, keda teel korraldatavad kontrollid mõjutavad, näiteks tuleks nende sõidu keelamise puhul tagada ligipääs esmastele teenustele otse või suunamise teel. Seepärast peavad kontrolliametnikud kohustusi täites olema ausad ja erapooletud. Nad peaksid püüdma kohelda teisi nii, nagu nad tahaksid, et neid koheldaks.

Kõiki neid kaalutlusi võrreldakse määruses (EÜ) nr 561/2006 kehtestatud eesmärkidega (vt punkt 2.1).

2.1.4 Suhtlemine juhtidega

2.1.4.1 Teabevahetus

Kontrolliametnikud kohtuvad paljudest eri maadest pärit suure hulga juhtidega ja seepärast on suhtlemisraskused paratamatud.

Võib eeldada, et mis tahes riigist pärit juht, keda teel kontrollitakse, on teadlik sellest, et temalt võidakse kontrollimiseks nõuda teatavaid eridokumente. Kontrolliametnikel ei pea olema eksperditaseme lingvistilisi oskusi, et nende dokumentide esitamine tagada.

Siiski peavad kontrolliametnikud lisaks dokumentide ülevaatamisele ja kinnitamisele nendes sisalduvat teavet vastavuse kontrollimiseks tõlgendama. See nõuab alati mingil kujul dialoogi ning ametnikud võiksid mõlema osalise, nii juhi kui ka kontrolliametniku arusaamise parandamiseks kasutada näiteks tõlgi teenuseid ja tõlgitud selgitavaid märkusi.

2.1.4.2 Esitamine

Kontrolliametnikud võivad jõuda tõeni ainult uurides teavet, mis juhil võib olla, nt kütusearveid, praamipileteid jne. Niisuguseid dokumente tuleks seepärast juhilt nõuda ja võrrelda muude ajaliste salvestustega; siiski peaksid ametnikud teadma dokumentide nõudmise õiguse piiranguid. Dokumentide esitamata jätmine ei ole tingimata märk sellest, et neid ei esitata rikkumiste varjamiseks.

Nõudmisel esitatavad dokumendid:

pass, juhiluba, sõidumeeriku salvestised ja andmed, juhikaart, väljatrükid, ühenduse tegevusluba, sõiduki tehnilised dokumendid, juhi koolitustõend, kindlustusdokumendid, sõiduluba (kui juht ei ole EList), varasema rikkumise heastamise tõend, CMR-saateleht, sõiduleht ja kõik ohtlikku veost käsitlevad dokumendid.

2.1.4.3 Suhtumine

Selleks et kontrolliametnikud saaksid täita oma ülesannet edendada liiklusohutust ja ausat konkurentsi, teostades järelevalvet eeskirjade täitmise üle, mis on sel eesmärgil kavandatud, peaksid nad aktsepteerima juhi salvestisi sündmuste tõese versioonina, välja arvatud juhul, kui nad leiavad põhjusi kahtlustada vastupidist ning sel juhul peavad nad tegema kõik vajalikud küsitlused faktide väljaselgitamiseks ja veendumaks, et salvestised on ehtsad ja vastavad õigusaktidele.

Ametnikud peaksid hoiduma juhtide või ettevõtjate süü eeldamisest, välja arvatud juhul, kui nad avastavad tõendeid vastupidise kohta, kuigi neil on õigus võtta arvesse eelmiste kontrollide tulemusi, mis on ettevõtja sõidukitel nende tegevuse kontrollimiseks läbi viidud. Nad peaksid olema valvel niisuguse käitumisviisi omandamise suhtes, mida juhid mõistaksid kui üleolevat ja alandavat ning mis tekitaks barjääri ametniku ja juhi vahele.

Rikkumiste hindamisel oma professionaalse arvamuse andmiseks peaksid kontrolliametnikud arvesse võtma kergendavaid asjaolusid ja juhtumeid, mil vääramatu jõu sündmused, mis tulenevad komertstranspordile mitmelt poolt avaldatavast survest, mõjutavad õigusnormide täitmist.

Kontrolliametnikud peaksid tagama selle, et küsitlused viiakse läbi professionaalselt, pidades silmas objektiivsust ja erapooletust.

2.1.5 Dokumendi struktuur

Käesolevas dokumendis võetakse arvesse määruse (EÜ) nr 561/2006 iga artiklit ja käsitletakse nende mõju just teel korraldatavatele kontrollidele, mida teostavad kontrolliametnikud. Kõnealuse lähenemisviisi tulemusel ei käsitleta siin mitmeid artikleid üksikasjalikult, olgugi need tähtsad, kuna neid ei peeta selles kontekstis oluliseks.

Samas on käsitlusse kaasatud määruse (EMÜ) nr 3821/85 teatavad artiklid, mis on eelduseks tulemuslikule teel korraldatavale kontrollile.

Kui tüüpilised rikkumised tuvastatakse, viidatakse rikkumiste liigitusele tõsiduse järgi, mis on esitatud (muudetud) direktiivi 2006/22/EÜ⁷ III lisas.

2.2 Määrus (EÜ) nr 561/2006

2.2.1 Artikkel 1

2.2.1.1 Tekst

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

2.2.1.2 Rikkumised

Ei ole

2.2.1.3 Kontroll teel

Kontrolliametnike kaalutlustele ei ole otsest mõju, kuid kõnealune artikkel on käesoleva määruse eesmärkide hea meeldetuletus.

2.2.2. Artikkel 2

2.2.2.1 Artikli 2 lõige 1

2.2.2.1.1 Tekst

Käesolevat määrust kohaldatakse autoveo korral, mille puhul on tegemist:

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

2.2.2.1.2 Rikkumised

Ei ole

2.2.2.1.3 Kontroll teel

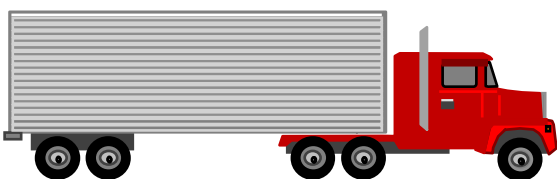
Artiklis määratletakse määruse reguleerimisala. Täpsustatakse nende sõidukite suurus ja võimsus, mille juhtidelt nõutakse määruse nõuete järgimist. Käesolev lõige käsitleb reguleerimisalasse jäävate sõidukite füüsilist suurust ja võimsust.

Kontrolliametnikel on vaja kindlaks määrata, kas kontrollitav sõiduk kuulub määruse reguleerimisalasse ning samal ajal tuleb arvesse võtta artiklis 3 esitatud erandit ja artiklis 13 loetletud siseriiklike erandeid.

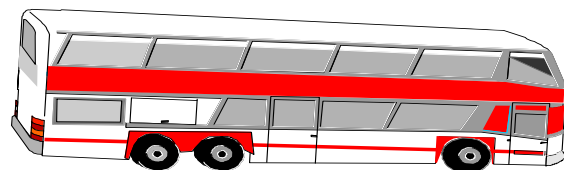
Artiklis 3 määratakse kindlaks teatavad sõidukiliigid, mis ei kuulu määruse reguleerimisalasse.

Iga liikmesriik võib teha erandi artiklite 5–9 täitmisest sõidukitele, mis kuuluvad artikli 13 erandite hulka ja need kehtivad kõnealuses liikmesriigis (vt üksikasjad artiklist 13).

- **Määrake kindlaks, kas kontrollitav sõiduk kuulub määruse reguleerimisalasse.**



Üle 3,5 tonni



Üle 8 sõitjakohta

Veokid – enamiku suurte veokite puhul on visuaalne vaatlus piisav, et teha kindlaks, kas sõiduk kuulub reguleerimisalasse, kuid väiksemate sõidukite puhul on suurima lubatud kaalu kindlaksmääramiseks vaja uurida juhi käes olevaid tehnilisi dokumente ja/või tootja andmeid, mis on kinnitatud sõidukile.

Sõiduautod – loendage sõitjakohtade arv ja kontrollige sõiduki tehnilisi dokumente.

Sõiduautodest on lubatud istmeid eemaldada, et vähendada istekohtade arvu alla 10 istekohta koos juhikohaga; selline muudatus peab olema kinnitatud tehnilistes dokumentides. Kontrolliametnikud peaksid teadma, et istekohtade vähendamise lubamine võib liikmesriigiti erineda.

Märkus. Sõiduk peab olema ehitatud kaupade või reisijate veoks ja seda tuleb tavapäraselt sel eesmärgil kasutada; seega liikurkraana või betoonipumbaga auto (mis ei vea betooni) jäävad kohe reguleerimisalast välja.



Tulemused

Kuulub reguleerimisalasse – sõiduki ehitusega seoses võib kontroll määruse nr 561/2006 nõuetele vastamise üle jätkuda.

Ei kuulu reguleerimisalasse – lõpetage või jätkake muudele kui määruse nr 561/2006 nõuetele vastavuse kontrollimist.

Kui käesolevas artiklis määratletud sõiduk teostab reisijate ja kauba autovedu, kuulub teekond alati reguleerimisalasse, välja arvatud juhul, kui kohaldatakse artiklite 3 ja 13 erandeid. (Artikliga 13 vabastatakse juhid üksnes artiklite 5–9 sätete täitmisest.)

Sõidukite kasutamine – Leaseurope

Pärast seda, kui Euroopa Komisjonist saadeti kiri Leaseurope'ile, soovitatakse lugeda kauba- ja reisisõidukite juhtimine väljaspool määruse 561/2006 reguleerimisala olevaks juhul, kui juhi tööülesannete hulka ei kuulu mitte kunagi kaupade ja reisijate vedu.

Soovituse kaks peamist mõju on järgmised:

- juhid, kelle on palganud sõidukite rendifirmad, et nad võtaksid üle ja toimetaksid kohale tühjad sõidukid, sõites mööda maanteed või kohalike rendifirmade filiaalide vahel;
- mehaanikud ja tehnikud, kes võivad kohale toimetada tühje sõidukeid remondi tegemiseks või viia tühje sõidukeid iga-aastasessse kontrolli.

Selle tagajärjel peab kontrolliametnik, kui ta kaalub, kas teatav sõiduk kuulub määruse (EÜ) 561/2006 reguleerimisalasse, arvesse võtma juhi staatust ja tegevusala.

Kirja sisuga ei ole kõik liikmesriigid nõustunud. Iga liikmesriik võib otsustada, kas kõnealuselt kirjast lähtuda.

2.2.2.2 Artikli 2 lõige 2

2.2.2.2.1 Tekst

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

a) üksnes ühenduse piires või

b) ühenduse, Šveitsi ning Euroopa Majanduspiirkonna lepinguga ühinenud riikide vahel.

2.2.2.2.2 Rikkumised

Ei ole

2.2.2.2.3 Kontroll tee!

Artiklis täpsustatakse, mis liiki teekonnad jäävad kõnealuse määruse reguleerimisalasse ja missugused teekonnad jäävad selle tulemusena AETRI reguleerimisalasse. Seepärast on nõutav, et sõiduki teekonna täpne iseloom oleks mõistetav, enne kui tehakse otsus, missugust määrust kohaldatakse kõnealuse teekonna või teekonna osade suhtes.

(Arvesse tuleb võtta, et vedusid teostatakse **üksnes** nimetatud piirkondades.)

- Selgitage välja sõiduki kodugaraaž ja teekonna üksikasjad sõidukis leiduvate dokumentide põhjal või juhiga vesteldes.
- Kui kohaldatakse AETR-kokkulepet, vaadake artikli 2 lõiget 3. Kui kaalutakse iganädalase ja kahe iganädalase sõidu alampiiri eri liiki teekondade puhul, on määrus (EÜ) nr 561/2006 AETRI suhtes ülimuslik. Juhul kui reguleerimisalasse kuuluvad sõidukid, mis on registreeritud liikmesriigis või Euroopa Majanduspiirkonnas (EMP), ei sõida AETRI kohaldamisalasse jääval teekonnal, kohaldatakse määrust (EÜ) nr 561/2006.
- Mis tahes sõiduk, olenemata registreerimisriigist, mis võtab ette täielikult eespool nimetatud piirkonnas asuva teekonna, jääb määruse (EÜ) nr 561/2006 reguleerimisalasse.

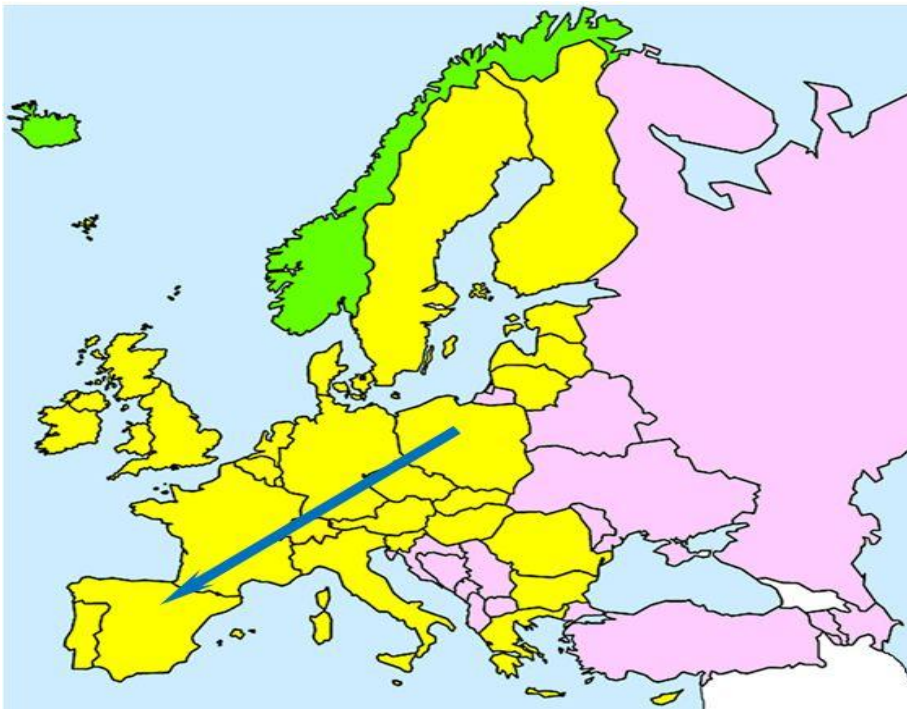
Tulemused

- **Kuulub reguleerimisalasse** – kontroll määruse (EÜ) nr 561/2006 nõuetele vastavuse väljaselgitamiseks võib jätkuda.
- **Ei kuulu reguleerimisalasse või on vabastatud** – kontroll lõpetatakse või jätkatakse muudele kui määruse (EÜ) nr 561/2006 nõuetele vastavuse kontrolli.

Märkus

- AETRI peaaegu täielik ühtlustamine määrusega 561/2006 toimus 26. septembril 2010.
- Kolmanda riigi ja AETRI riigi registreeritud sõidukid peavad vastama määruse (EÜ) nr 561/2006 nõuetele, kui teostavad vedusid täielikult siin nimetatud piirkondades.

Näide. Poolas registreeritud sõiduki juhtimine teekonnal Poolast Hispaaniasse jääb määruse nr 561/2006 reguleerimisalasse (välja arvatud juhul, kui on muul põhjusel sellest vabastatud).



2.2.2.3 Artikli 2 lõige 3

2.2.2.3.1 Tekst

AETRI sätteid kohaldatakse käesoleva määruse asemel piiriüleste autovedude suhtes, mida teostatakse osaliselt väljaspool lõikes 2 nimetatud piirkondi:

- a) sõidukite suhtes, mis on registreeritud ühenduses või AETRiga ühinenud riikides kogu teekonna osas;*
 - b) kolmandas riigis, mis ei ole AETRI lepinguosaline, registreeritud sõidukite suhtes üksnes ühenduse või AETRI lepinguosaliste riikide piires kulgeva teekonna osas.*
- AETRI sätted tuleks viia vastavusse käesoleva määruse sätetega, et kohaldada AETRI kaudu käesoleva määruse põhisätteid nende sõidukite suhtes, mis läbivad ükskõik millise teekonnaosa ühenduse piires.*

2.2.2.3.2 Rikkumised

Ei ole

2.2.2.3.3 Kontroll teel

Artiklis määratletakse need teekonnad, mis jäävad AETRi reguleerimisalasse, seega tuleb kindlaks määrata teekonna täpne iseloom.

- Selgitage välja lähtepunkt ja teekonna üksikasjad, sealhulgas transiidipunktid, vaadates läbi pardal leiduvad dokumendid ja vesteldes juhiga. Arvesse tuleb võtta kogu teekonda, mitte riigipiiridest või puhkeperioodest tulenevaid lühemaid lõike.
- Ühenduses liikuvad sõidukid, mis on registreeritud AETRiga ühinenud ELi-välistes riikides, on AETRi reguleerimisalasse jääval teekonnal.
- Sõidukid, mis ei pärine EList, AETRi lepinguosalisest riigist, EMPst või Šveitsist, on AETRi reguleerimisalasse jääval teekonnal sel juhul, kui nad liiguvad ELis või AETRi riikides.
- Sõidukid, mis on registreeritud ELis, EMPs või Šveitsis, on AETRi reguleerimisalasse jääval teekonnal sel juhul, kui nende teekond viib AETRi riiki, sellest läbi või algab sealt.

Tulemused

AETRi sätteid kohaldatakse – kontroll AETRi nõuetele vastavuse väljaselgitamiseks võib jätkuda.

Ei kuulu AETRi sätete reguleerimisalasse – hinnatakse, kas teekond jääb määruse (EÜ) nr 561/2006 reguleerimisalasse, ja kui see on nii, siis jätkatakse määruse (EÜ) nr 561/2006 nõuetele vastavuse kontrolli.

Ei kuulu ei määruse ega ka AETRi reguleerimisalasse – lõpetatakse ülevaatus või jätkatakse muudele kui määruse (EÜ) nr 561/2006 ja AETRi nõuetele vastavuse ülevaatus.

Märkus

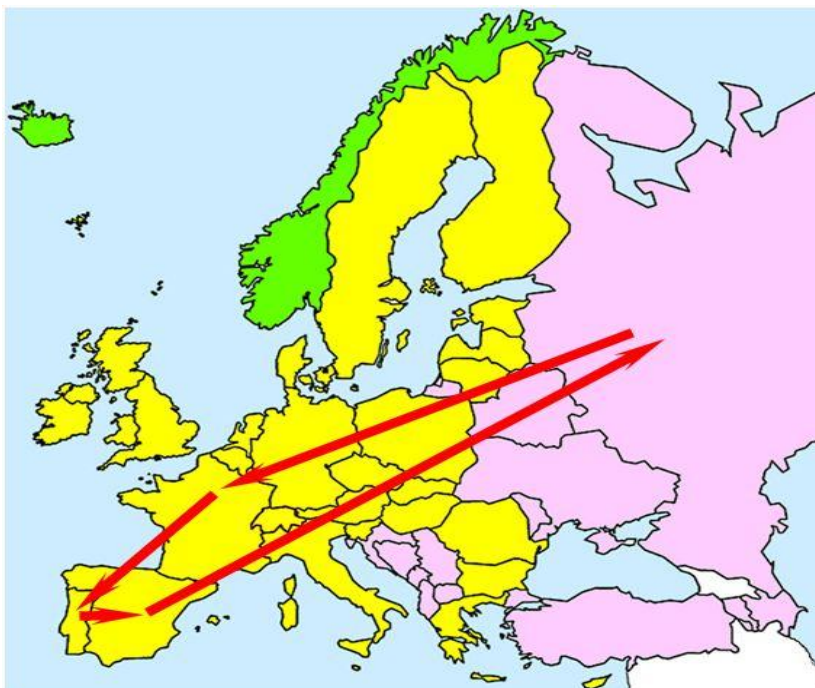
Fraasi „teekonna osa” kasutamine käesolevas artiklis osutab sellele, et teekonna mingi lõik sõidetakse väljaspool piirkonda, mille moodustavad ühendus, EMP ja Šveits. AETR käsitleb **rahvusvahelisi vedusid**, kuid selles kontekstis vaadeldakse vedu, mis jääb täielikult piirkonda, mille moodustavad ühendus, EMP ja Šveits, kui **siseriiklikku vedu**, olenemata sellest, kas riigipiire ületati, ning seepärast jääb see väljaspoole AETRi reguleerimisala. Siiski on ELi ja ÜRO vahel lõpetamata ametlikud läbirääkimised AETR-kokkuleppe asemel määruse (EÜ) nr 561/2006 kohaldamise seadusjärgsuse üle seoses juhtidega, kelle sõidukid on registreeritud ELi-välistes riikides, seda isegi juhul, kui nad võtavad teekondi ette üksnes ELis ja olenemata ELi määruse artikli 2 lõikest 2.

Kuigi AETRi ja määruse nr 561/2006 sätetes kirjeldatud sõidu- ja puhkeaja piirmäärad on nüüd igakülgsest ühtlustatud, on vaja õigesti kindlaks määrata, missugust määrust on rikutud, ning seepärast on vaja teada, milliseid eeskirju kohaldatakse, et sanktsioonil oleks kaalukas õiguslik alus.

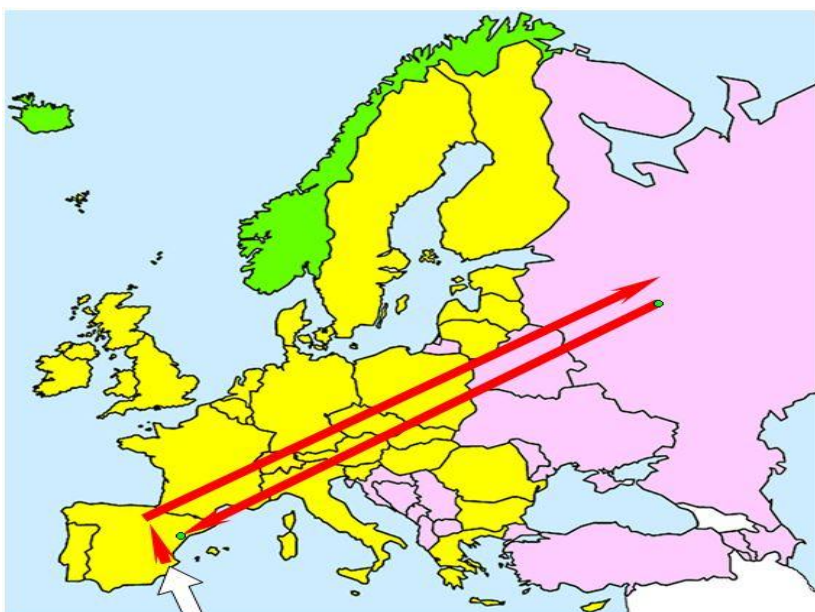
Teostades artikli 2 lõikes 3 määratletud vedusid, peavad kolmanda riigi sõidukid ühenduse või AETRi lepinguosalise riigi territooriumil järgima AETRi eeskirju.

Kui juht jääb ühe nädala jooksul AETRI ja määruse (EÜ) nr 561/2006 reguleerimisalasse, peaksid iganädalane puhkeaeg ja lubatud sõiduaeg olema kooskõlas määrusega (EÜ) nr 561/2006.

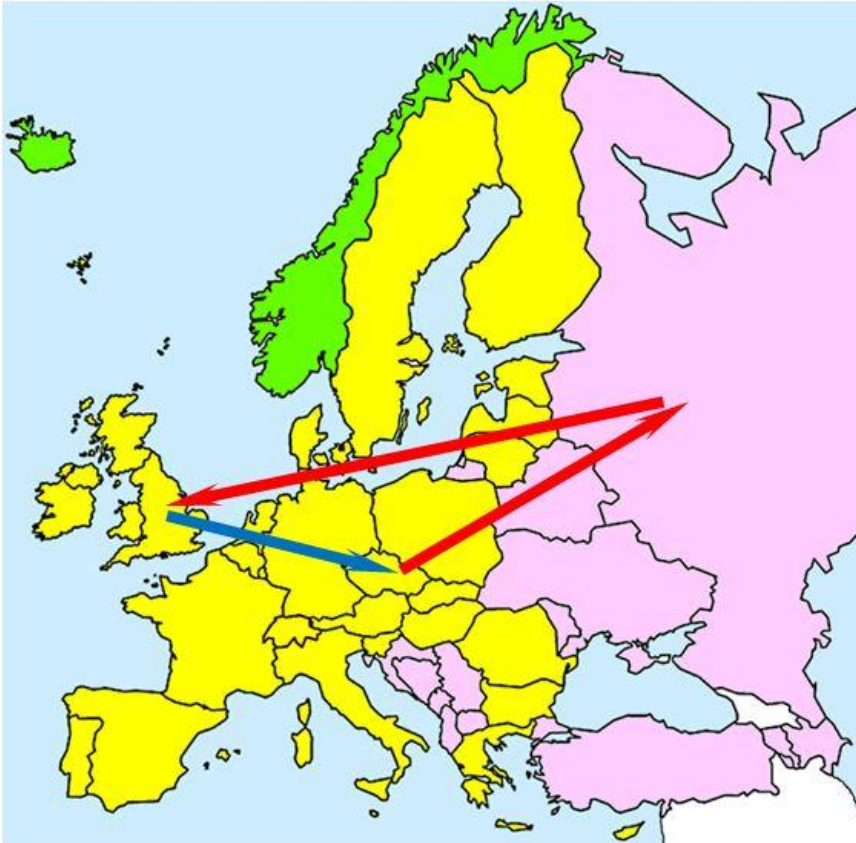
Näide. Venemaal registreeritud (ühe juhiga) sõiduk peab mitme peatusega reisil ELi täitma AETRI eeskirju. Joonisel kujutatud teekond on sõiduki teekond, mis viib saadetisi Prantsusmaale, Portugali ja Hispaaniasse ning toob Hispaaniast saadetise Venemaale.



Näide. Marokos (kolmandas riigis) registreeritud sõiduk peab ELi sõites või seda läbides täitma AETRI eeskirju.



Näide. Kui Ühendkuningriigis registreeritud (ühe juhiga) veoauto toob kaupa Tšehhi Vabariiki, kohaldatakse määrust (EÜ) 561/2006. Seejärel lähetatakse veoauto Venemaale, et peale laadida last Ühendkuningriiki toimetamiseks – kohaldatakse AETRI eeskirju.



Kokkuvõte. Kontrolliametnikud peavad kindlaks tegema, kas teel kontrollitavale sõidukile kohaldatakse määruse (EÜ) 561/2006 reguleerimisalasse kuuluvat tehnilist kontrolli, võttes arvesse määratletud erandeid ja siseriiklike mööndusi, mida võidakse kohaldada. Samal ajal määrab kõnealuse sõiduki teekonna iseloom kindlaks, missuguseid eeskirju kohaldatakse, st kas määrust (EÜ) 561/2006, AETRI nõudeid või siseriiklike eeskirju.

Euroopa Komisjoni õigustalitus on osutanud, et kuigi artikli 2 lõike 3 sõnastus võib vihjata, et **sõiduki** teekond on otsustav tegur kohaldatava määruse üle otsustamisel, siis määruse (EÜ) nr 561/2006 artiklis 1 täpsustatakse, et otsustav on just juhi tegevus, seega teekond algab, kui **konkreetne juht** hakkab sõidukit juhtima, ning teekond lõpeb, kui juht lõpetab teekonna kõnealuses sõidukis. Seega kontekstis, kus viidatakse teekonnale, tuleks seda mõista kui sõiduki ja juhi teekonda. Näiteks kasutatakse sõidukit lasti veoks Moskvast Minski kaudu Pariisi. Üksainus juht, keda kasutatakse kogu teekonna jooksul, peab järgima AETRI eeskirju. Juht, kes juhib sõidukit Moskvast Poola piirini, peab järgima AETRI eeskirju. Teine juht, kes tuleb sõidukile Poola piiril ja lõpetab teekonna, peab järgima määrust (EÜ) nr 561/2006.

Märkus. Käesoleva selgituse tagajärgi ei ole veel täielikult uuritud ja seega võib sõidukipõhise teekonna mõiste olla mõnes liikmesriigis ülimuslik.

Järgmise loetelu abil on võimalik teha kindlaks Euroopa Liidu riigid ja ELi lähedal asuvad riigid.

ELi liikmesriigid:

Austria (A), Belgia (B), Bulgaaria (BLG), Eesti (EST), Hispaania (E), Iirimaa (IRL), Itaalia (I), Kreeka (GR), Küpros (CY), Leedu (LT), Luksemburg (L), Läti (LV), Madalmaad (NL), Malta (M), Poola (PL), Portugal (P), Prantsusmaa (F), Rootsi (S), Rumeenia (RO), Saksamaa (D), Slovakkia (SK), Sloveenia (SL), Soome (SF), Taani (DK), Tšehhi Vabariik (CZ), Ungari (H), Ühendkuningriik (GB).

EMP lepinguosalsed riigid:

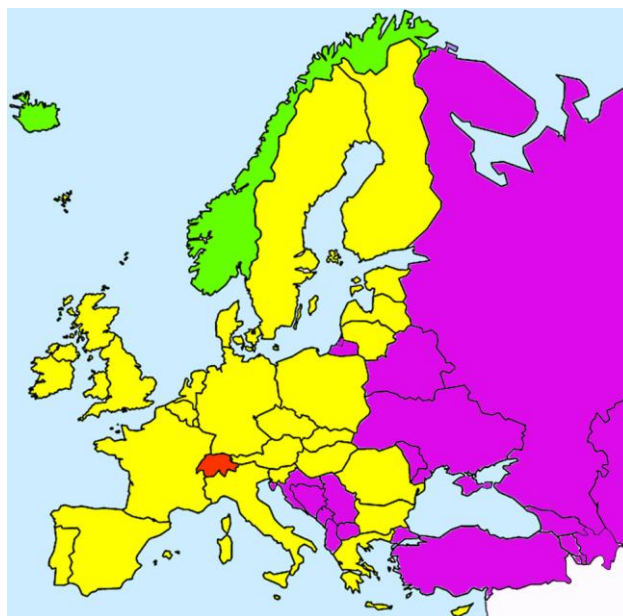
liikmesriigid + Island (IS), Liechtenstein (FL) ja Norra (N).

AETRI lepinguosalsed riigid:

kõik ELi liikmesriigid + kõik EMP lepinguosalsed riigid (välja arvatud Island) + Albaania (AL), Andorra (AD), Armeenia (AM), Aserbaidžaan (AZ), Bosnia ja Hertsegoviina (BA), Gruusia (GE), Horvaatia (HR), Kasahstan (KZ), Makedoonia (MK), Moldova (MD), Monaco (MC), Montenegro (MNE), San Marino (SM), Serbia (SRB), Tadžikistan (TJ), Türgi (TR), Türkmenistan (TM), Ukraina (UA), Usbekistan (UZ), Valgevene (BY), Venemaa (SU) + Šveits (CH).

Muud riigid

Šveits (CH) on AETRI lepinguosaline riik ja kuigi Šveits ei ole ELi liikmesriik, on ta võtnud kohustuseks järgida määrust (EÜ) nr 561/2006.



2.2.3 Artikkel 3

2.2.3.1 Tekst

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

- a) sõidukitega, mida kasutatakse regulaarseks reisijateveoks, kui liini pikkus ei ületa 50 km;*
- b) sõidukitega, mille suurim lubatud kiirus ei ületa 40 km/h;*
- c) sõidukitega, mis kuuluvad relvajõududele, päästeteenistustele ja tuletõrjeteenistustele ning korrakaitseorganitele või on nende käsutuses ilma juhita, kui vedu leiab aset nimetatud teenistuste ametiülesannete täitmiseks ja sõidukite kasutus on nende kontrolli all;*
- d) sõidukitega, mida kasutatakse eriolukordade või päästeoperatsioonide korral, sealhulgas humanitaarabi mitteärilisel veol;*
- e) meditsiinilistel eesmärkidel kasutatavate erisõidukitega;*
- f) sihtotstarbeliste teisaldussõidukitega, mida kasutatakse 100 km raadiuses nende asukohast;*
- g) sõidukitega, mis läbivad tehnilise arendamise, remondi või hoolduse eesmärgil teekatsetusi, ning uute ja ümberehitatud sõidukitega, mis pole veel kasutusse võetud;*
- h) kaupade mitteäriliseks veoks kasutatavate sõidukite või sõidukite kombinatsioonidega, mille lubatud täismass ei ületa 7,5 tonni;*
- i) kaubanduslike sõidukitega, mis on selle liikmesriigi, kus neid kasutatakse, õigusaktide kohaselt ajaloolised, ning mida ei kasutata reisijate- või kaubaveoks.*

2.2.3.2 Rikkumised

Ei ole

2.2.3.3 Kontroll teel

Kontrolliametnik võib teha kindlaks, et sõiduk kuulub määruse (EÜ) nr 561/2006 reguleerimisalasse (artikkel 2), kuid ta peab olema kindel, et sõiduki liik ja veo iseloom ei vabasta sõidukit määruste (EÜ) nr 561/2006 ja (EMÜ) nr 3821/85 nõuete täitmisest. Alljärgnev teave peaks olema abiks artiklis 3 esitatud erandite väljaselgitamisel.
Märkus. Artiklis sisalduvad erandid on seotud sõidumeerikute paigaldamise (ja nende kasutamise) samaväärsete eranditega, mis on määratletud määruse (EMÜ) nr 3821/85 artikli 3 lõikes 1.

a) Kontrollida saab sõiduplaani ja kaardi või teekonnaplaaniga, juhul kui need on juhi käes. Tähele tuleb panna seda, et arvesse võetakse tegelikku teekonda, mitte radiaalvahemaad. Oluline on ka see, et vahemaa garaaži ja teekonna lähtepunkti vahel või isegi garaažide vahel on tehniliselt reguleerimisalasse kuuluv teekond, kuid mõne liikmesriigi kontrolliasutused võivad olla pragmaatilistel seisukohtadel, et need teekonnad ei hõlma reisijate vedu ja oleks põhjendamatu nõuda sõidumeerikute paigaldamist.

b) Suurim lubatud kiirus on näidatud kas sõiduki peal või sõiduki teatavas dokumendis. Hõlmatud on sõidukid, kus niisugune piirang tuleneb paigaldatud kiiruspiirikust.

c) Kohaldamisnõudest vabastatud sõidukid on tavaliselt eristatavad visuaalselt välimuse järgi. Niisugustel juhtudel tuleks saada juhilt kinnitus, et tegemist ei ole samamoodi elluviidava erateenusega.

Renditud või ilma firmamärgita sõidukite puhul näitab erandi kehtivust juhile teekonna eesmärkide kohta küsimuste esitamine. Kahtluse korral võib olla vajalik kontrollida andmeid tööandjalt või juhtivtöötajalt.

Käesolevat erandit **ei kohaldata** kaubanduslike ettevõtjate suhtes, kel on lepingud tekstis nimetatud asutustega.

d) Abisaadetis peab olema otseses vastavuses eriolukorra või päästejuhtumiga. Pelgalt humanitaar- või heategevuslik abi ei kvalifitseeru erandina. Seda tuleb kontrollida, vaadates läbi lastidokumendid ja küsitledes juhti.

Eriolukorra mõiste alla kuuluvad:

- oht inimeste või loomade elule või tervisele;
- esmaste avalike teenuste, telekommunikatsiooni ja postiteenuste, teede, raudteede, sadamate või lennujaamade kasutamise tõsine katkestus või tõsine kahju varale.

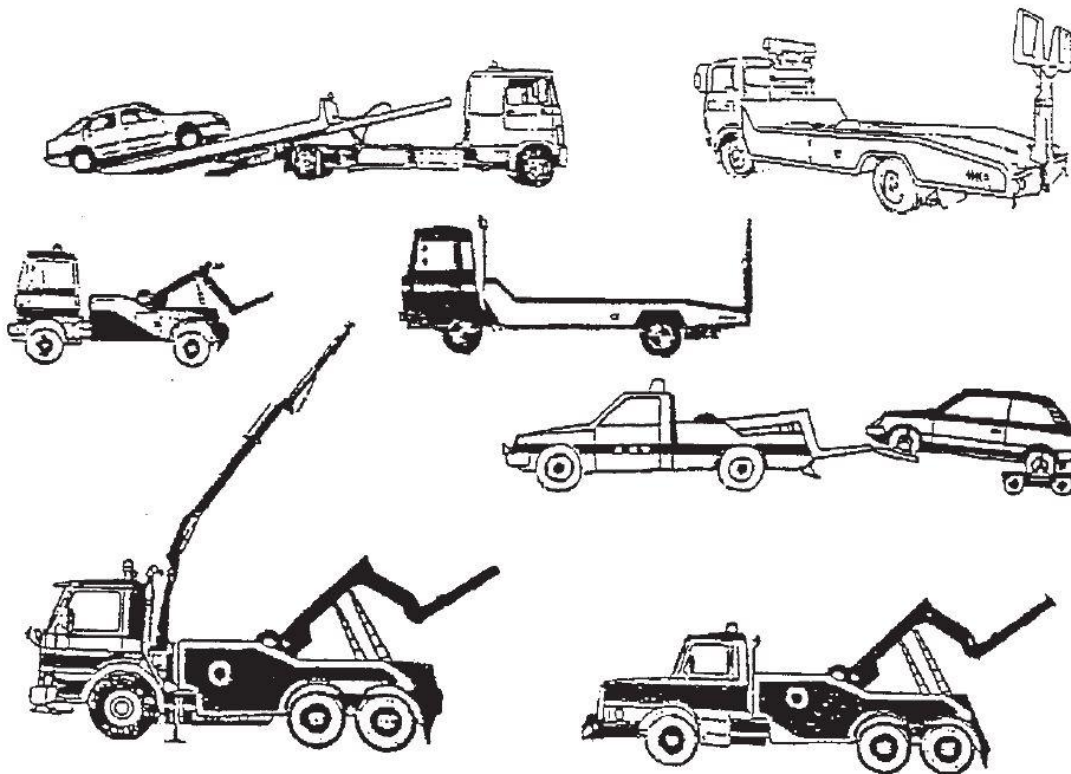
Erandit kohaldatakse üksnes eriolukorra kestmise ajal. Kui eriolukord on kontrolli alla saadud, erandit enam ei kohaldata.

Pikaajalise ja tugeva lumesaju tõttu tekkinud transpordi infrastruktuuri ulatuslikud katkestused võivad viia eriolukorrani.

e) Sõidukid, nagu kiirabiautod, veredoonorite sõidukid ja kehaskannerid, peavad olema varustatud erivarustusega, mis tagab teatava meditsiinilise ravi. Seda tuleb kontrollida, tehes sõidukile füüsilise kontrolli. Teekonna põhieesmärk peab olema ravi, seega buss, mis on sisustatud haigete või puudega inimeste transpordiks näiteks Lourdes'isse, ei saa olla vabastatud määruse täitmisest väitega, et sõiduk on kiirabiauto.



f) Sihtotstarbeline teisaldussõiduk peab olema ehitatud või kohandatud nii, et sellega oleks võimalik teisaldada rikkega sõidukit/sõidukeid (Euroopa Kohtu otsus). Sõiduki tegevuskeskus tuleb kindlaks teha, et kontrollida 100 km raadiuse tingimust erandi kohaldamiseks. Tähele tuleb panna seda, et 100 km raadiuses võib sõidukit kasutada tegevusteks, mis ei ole seotud rikkega autode teisaldamisega, nt teisaldussõiduk, mis on varustatud liugalusega rikkega autode teisaldamiseks, võib 100 km raadiuses sõiduki põhigaraažist teostada sellise kauba vedu, mis ei ole rikkega sõiduk, ja olla vabastatud määruse täitmisest. Niisugust liiki sõiduk võib olla varustatud sõidumeerikuga, kuid käesoleva erandi raames ei ole kohustust seda kasutada. Teisaldusteevõrgu puhul, mille raadius ületab 100 km, nõutakse sõidumeeriku paigaldamist ja kasutamist.



g) Läbitava teekonna iseloom ja eesmärk tuleb (juhti küsitledes) kindlaks teha, et kontrollida käesoleva erandi kohaldamist. Pardaseadmete ja mis tahes veetava lasti iseloom võivad osutada sellele, et käesolevat erandit ei saa kohaldada. Käesolevat erandit ei kohaldata, kui sõidukit viiakse kohustuslikule perioodilisele ülevaatusse. Vabastatud tegevuse tüüpiline näide võiks olla olukord, kus teekonnal olev mehaanik kontrollib, kas sõiduki roolimehhanism töötab pärast remonti rahuldavalt.

Uued sõidukid, millega tehakse arenduskontrolle, on määruse täitmisest vabastatud.

Ümberehitatud (või uuesti konstrueeritud) sõidukid, mis teevad läbi kasutuseelseid teekatsetusi, on määruse täitmisest vabastatud.

h) Sõiduki tüüpi ja võimsust tõendavad sõiduki dokumendid. Teekond ei tohi hõlmata rendi- või tasuelemente ning veetav kaup ei tohi olla seotud kaubanduse või äriaga. Juhti tuleks küsitleda ja last üle vaadata, et fakte kontrollida. Autorong tähendab sõidukit koos täishaagise või poolhaagisega.

i) Ajaloolised sõidukid määratletakse iga liikmesriigi õigusaktides. Niisuguseid sõidukeid ei tohi kasutada kauba või reisijate veoks ärilisel otstarbel. Juhte ja reisijaid tuleks küsitleda ja igasugune last üle vaadata, et neid tingimusi kontrollida.

Kokkuvõte

Artiklis 3 erandina määratletud sõidukeid ei kontrollita määruse (EÜ) nr 561/2006 alusel, kuid see ei vabasta neid muus vormis kontrollidest. Kontrolliametnikud peaksid väidetavaid erandeid kontrollima ja kui niisugused väited osutuvad alusetuteks, peaks järgnema määruse (EÜ) nr 561/2006 reguleerimisalasse kuuluv täielik kontroll. Soovitatakse, et nõuete täitmisest vabastatud sõit on mingis punktis registreeritud kui reguleerimisalasse mittekuuluv osutamaks sellele, et kõnealust sõiduaega tuleb vaadelda kui teist tööd juhul, kui see esineb koos reguleerimisalasse kuuluva tegevusega.

2.2.4 Artikkel 4

2.2.4.1 Tekst

Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

a) „**autovedu**” – reisijate- või kaubaveoks kasutatava mis tahes koormaga või koormata sõiduki teekond täielikult või osaliselt üldkasutataval maanteel;

b) „**sõidukid**” – mootorsõidukid, traktorid, täishaagised või poolhaagised või nende mootorsõidukite kombinatsioonid, mis on määratletud järgmiselt:

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

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

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

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

c) „**juht**” – isik, kes juhib sõidukit, isegi lühiajaliselt, või kes oma kohustuste osana sõidab kaasa selleks, et olla vajaduse korral kättesaadav sõiduki juhtimiseks;

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

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

f) „**puhkeaeg**” – mis tahes katkestamatu ajavahemik, mida juht võib vabalt kasutada;

g) „**ööpäevane puhkeperiood**” – ööpäevane ajavahemik, mida juht võib vabalt kasutada ja mis hõlmab „regulaarset ööpäevast puhkeperioodi” ja „lühendatud ööpäevast puhkeperioodi”:

— „**regulaarne ööpäevane puhkeperiood**”: vähemalt 11-tunnine puhkeperiood. Seda regulaarset ööpäevast puhkeperioodi võib aga jaotada ka kahte ossa, kusjuures esimene osa peab hõlmama vähemalt kolmetunnist katkematut ajavahemikku ja teine osa vähemalt üheksatunnist katkematut ajavahemikku,

— „**lühendatud ööpäevane puhkeperiood**”: vähemalt 9-tunnine, kuid lühem kui 11-tunnine puhkeperiood;

h) „**iganädalane puhkeperiood**” – iganädalane ajavahemik, mida juht võib vabalt kasutada ja mis hõlmab regulaarset iganädalast puhkeperioodi või lühendatud iganädalast puhkeperioodi:

— „**regulaarne iganädalane puhkeperiood**”: vähemalt 45-tunnine puhkeperiood,

— „**lühendatud iganädalane puhkeperiood**”: puhkeperiood, mis on lühem kui 45 tundi, mida saab vastavalt artikli 8 lõikes 6 sätestatud tingimustele lühendada minimaalselt 24 järjestikuse tunnini;

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

j) „**sõiduaeg**” – juhtimistegevus, mis on salvestatud:

— automaatselt või poolautomaatselt määruse (EMÜ) nr 3821/85 I lisas ja I B lisas määratletud sõidumeeriku abil või

— käsitsi, vastavalt määruse (EMÜ) nr 3821/85 artikli 16 lõikele 2;

k) „**ööpäevane sõiduaeg**” – ööpäevase puhkeperioodi lõpu ja sellele järgneva ööpäevase puhkeperioodi alguse või ööpäevase ja iganädalase puhkeperioodi vahele jääv summeeritud sõiduaeg;

l) „**iganädalane sõiduaeg**” – ühe nädala piiresse jääv summeeritud sõiduaeg;

m) „**lubatud täismass**” – täiskoormaga sõiduki maksimaalne eksploatatsiooniks lubatud mass;

n) „**regulaarne reisijatevedu**” – siseriiklik ja rahvusvaheline vedu vastavalt nõukogu 16. märtsi 1992. aasta määruse (EMÜ) nr 684/92 bussidega toimuva rahvusvahelise reisijateveo ühiseeskirjade kohta artiklis 2 sätestatud mõistele (10);

o) „**mitme juhiga vedu**” – vedu, kus kahe järjestikuse ööpäevase puhkeperioodi vahele või ööpäevase ja iganädalase puhkeperioodi vahele jääva sõiduaja kestel juhib sõidukit vähemalt kaks juhti. Mitme juhiga veo korral on esimese tunni jooksul teise juhi või teiste juhtide kohalolek vabatahtlik, ülejäänud ajal aga kohustuslik;

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

q) „**sõiduperiood**” – summeeritud sõiduaeg alates ajahetkest, mil juht pärast puhkeperioodi või vaheaega alustab sõiduki juhtimist, kuni ajahetkeni, mil juht alustab puhkeperioodi või vaheaega. Sõiduperiood võib olla katkematu või katkestatud.

2.2.4.2 Rikkumised

Ei ole

2.2.4.3 Kontroll teel

Artiklis esitatakse asjakohased mõisted, mis võimaldavad kavatsatud tähendusest õigesti ja lihtsamalt aru saada. Määruse (EÜ) nr 561/2006 artiklite selgitamisel on sageli vaja viidata kõnealustele mõistetele. Paljudel juhtudel vajavad mõisted ise täpsustamist ja selgitusi ning, kui see on asjakohane, järgitakse järgmisi kaalutlusi.

a) Üldkasutatav maantee on iga liikmesriigi määratleda. Teekond algab (antud juhul) siis, kui juht võtab sõiduki üle, ja lõpeb siis, kui juhi kontroll sõiduki üle lõpeb, või siis, kui ta alustab nõuetele vastavat puhkeperioodi. Sel juhul võib teekond koosneda paljudest lühikestest teekondadest. Käesolev mõiste toob määruse reguleerimisalasse maastikul sõitmise (nt eramaal), kui seda teostatakse teekonnana, mis ööpäevase sõiduperioodi jooksul sisaldab ka

teekonda üldkasutatavatel maanteedel. Käesoleva mõiste kohaselt jäävad tühjad sõidukid määruse reguleerimisalasse.

b) Meeldetuletus. Sõiduk võib viidata autorongile (sõidukile ja täishaagisele).

c) Käesolevas artiklis määratletakse reisijad, kes on juhtimiseks juhtidena kättesaadavad ja kes seega kuuluvad käesoleva määruse ja määruse nr 3821/85 reguleerimisalasse alates hetkest, mil nende tööpäev algab. Juhtimiseks (kohustuste osana) kättesaadav olemine peab olema registreeritud juhikaardil.

Kui mõlemad juhid on pardal (1-tunnine tolerants teekonna algul), saab nõuda mitme juhiga veole kehtivate eeskirjade kohaldamist, vastasel juhul kohaldatakse mõlema suhtes ühe juhi eeskirju.

Kontrolliametnikud peaksid teadma, et juhid võivad väita, et nad ei ole kättesaadavad, kuigi tegelikult on. Siiski võib ette tulla juhtumeid, kus juhid on tõelised reisijad ja ei ole juhtimiseks kättesaadavad ning neid peaks sellistena käsitlema, välja arvatud juhul, kui leidub tõendeid vastupidise kohta.

d) Liikuvus sõidukis võib (mitme juhiga veol) teha vaheaja juhul, kui juht on tegevusetu ja ajavahemikku kasutatakse üksnes taastumiseks. Juhul kui mitme juhiga veo korral digitaalse sõidumeerikuga varustatud sõidukis tehakse liikuvus sõidukis vaheaeg, siis 45-minutilist valmisolekuaega loetakse registreeritud vaheajaks. (Digitaalne sõidumeerik ei võimalda vaheaja salvestamist liikuvus sõidukis). Kui valmisolekuaeg registreeritakse ühe juhiga sõidukis ja ei ole tõestust, et seda ajavahemikku kasutati üksnes taastumiseks, loevad paljude liikmesriikide kontrolliasutused niisugust ajavahemikku vaheajaks.

e) Arvesse võetakse mis tahes tööd peale juhtimise mis tahes tööandja juures transpordisektoris või väljaspool seda, sealhulgas reguleerimisalast väljapoole jääv juhtimine. Kui näiteks isik töötab turvatöötajana kolm tundi tööandja juures, enne kui ta võtab üle kontrolli sõiduki üle, mis kuulub määruse (EÜ) nr 561/2006 reguleerimisalasse teise tööandja juures, loetakse esimest tegevust määruse (EÜ) nr 561/2006 tähenduses teiseks tööks ja see peab olema niisugusena registreeritud. Siiski ei ole kohustust registreerida reguleerimisalasse mittekuuluvat juhtimist või teist tööd mis tahes päeval, mil reguleerimisalasse kuuluvat juhtimist ei teostatud.

f) „Vabalt kasutada” vms tähendab, et juht ei tohi vabatahtlikult tööd teha, sest isegi tasustamata töölisena on ta tööandja kontrolli all. Vabatahtlikku tööd, mis ei ole seotud lepinguliste kohustustega, saab lugeda aja vabalt kasutamiseks.

g) Regulaarne ööpäevane puhkeperiood on kas vähemalt 11-tunnine katkematu puhkeperiood või kahte ossa jaotatuna on esimene vähemalt 3-tunnine ja teine vähemalt 9-tunnine puhkeperiood.

Lühendatud ööpäevane puhkeperiood on vähemalt 9-tunnine, kuid lühem kui 11-tunnine puhkeperiood.

Ööpäevase juhtimise summeerimise eesmärgil (vt punkt k) on vaja teha kindlaks, millal ööpäevane puhkeperiood algas, nii et sel eesmärgil loetakse kahes osas võetud ööpäevase puhkeperioodi alguseks hetke, mil 9-tunnine ajavahemik algas.

Ööpäevasele puhkeperioodile võib olla juurde liidetud kompensatsiooniperiood varem lühendatud iganädalase puhkeaja eest.

h) Iganädalane puhkeperiood on piisava kestusega katkematu puhkeperiood, mis võib olla **vähemalt** kas regulaarne iganädalane puhkeperiood või lühendatud iganädalane puhkeperiood.

Regulaarne iganädalane puhkeperiood on vähemalt 45-tunnine katkematu puhkeperiood. Lühendatud iganädalane puhkeperiood on vähemalt 24-tunnine, kuid lühem kui 45-tunnine katkematu puhkeperiood.

Nädala 49-tunnine puhkeaeg on seega regulaarne iganädalane puhkeaeg ja 31-tunnine puhkeaeg on lühendatud iganädalane puhkeaeg.

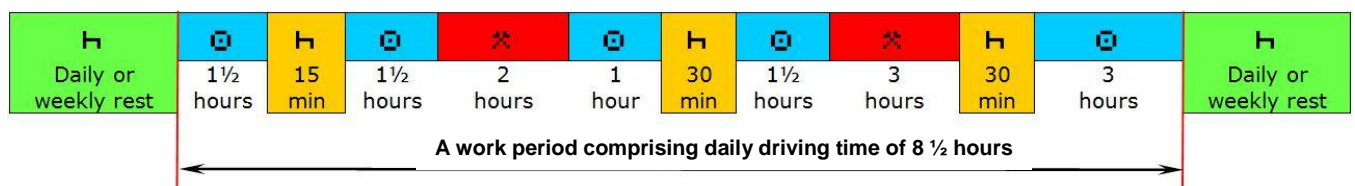
Iganädalane puhkeperiood võib hõlmata regulaarset või lühendatud iganädalast puhkeaega ja kompensatsiooni varem lühendatud iganädalase puhkeaja eest.

i) Nädal tähendab fikseeritud nädalat, s.o ajavahemikku alates kella 00.00 esmaspäeval ja lõpetades kell 24.00 pühapäeval (kohaliku aja järgi).

j) Sõiduaeg viitab juhtimiseks kulutatud ajale, mille on automaatselt või poolautomaatselt salvestanud õigesti kasutatav sõidumeerik või on seda vajaduse korral käsitsi tehtud.

Tähele tuleb panna seda, et digitaalsete salvestusseadmete piirangute tõttu võivad salvestusandmed tegelikust sõiduajast veidi erineda (vt selgitav märkus 4).

k) On aktsepteeritud, et ööpäevase sõiduaja mõiste hõlmab ka juhtimist iganädalaste puhkeperioodide ja ööpäevaste puhkeperioodide vahel või kahe iganädalase puhkeperioodi vahel.



l) Iganädalane sõiduaeg hõlmab nädala kogu summeeritud sõiduaega. See sisaldab samuti mis tahes sõiduaega, mis tuleneb regulaarse ööpäevase puhkeaja katkestustest parvlaeva- või rongiliikluse tõttu.

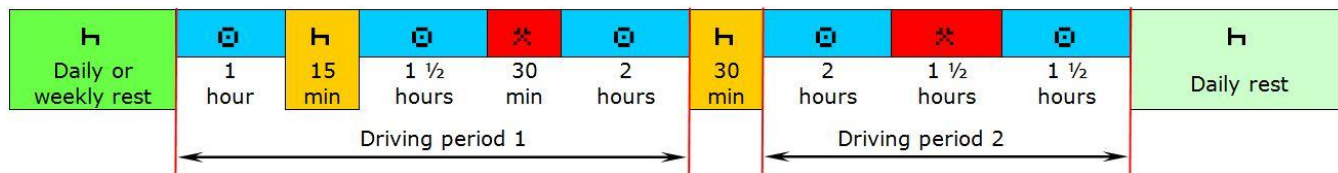
m) Määrust kohaldatakse sõidukite või sõidukite ja täishaagiste kombinatsioonide (autorongide) suhtes, mille maksimaalne lubatud mass ületab 3500 kg. Kontrolliametnikud peavad olema tähelepanelikud, et õigesti tõlgendada sõiduki tehnilisi dokumente või tootja andmeid. Maksimaalne lubatud mass esitatakse üldiselt mõlemat liiki eksploatatsiooni, s.o ilma haagiseta või autorongi kohta. Mõni sõiduk on väljaspool määruse reguleerimisala, kui neid kasutatakse ilma haagiseta, kuid autorongina eksploateerimise korral kuuluvad need määruse reguleerimisalasse.

n) Ei vaja selgitust.

o) Ühe juhiga võib teekonna jooksul liituda rohkem kui üks muu juht ning see on samuti mitme juhiga vedu. Sel moel võib üks juht taotleda mitme juhiga veo erandit, samal ajal kui teistele juhtidele, kes moodustasid tööperioodi jooksul sõiduki meeskonna, võidakse kõnealust möödust mitte teha (vt artikkel 8).

p) Veoettevõtja on sõiduki käitaja. See võib olla isik või mis tahes muu õigussubjekt.

q) **Ööpäevane sõiduperiood** koosneb mitmest sõiduperioodist, mis võivad olla katkematud või katkestatud.



2.2.5 Artikkel 5

2.2.5.1 Tekst

1. *Konduktori vanuse alampiir on 18 aastat.*

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

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

b) vähendamine toimub kutseõppe huvides ja

c) ei minda vastuollu asjaomase liikmesriigi tööseadusandlusega.

2.2.5.2 Rikkumised

Sõiduki meeskonna vanused	561- 5
---------------------------	---------------

2.2.5.3 Kontroll teel

Kontrolliametnikud peaksid kindlaks tegema sõiduki garaaži ja teekonna üksikasjad juhi antud teabe alusel. Vanuse kindlaksmääramiseks saab kasutada juhi isikutunnistust või juhiluba.

Rikkumine on toimunud, kui konduktor on nõutavast vanusest noorem.

Kaasjuhtide puhul, kelle vanus jääb vahemikku 16–18 eluaastat, tuleb kontrollida, kas 50 km raadiuse piirangut ei ole rikutud.

Vanuse alampiiri nõuet tuleks (muudetud) direktiivi 2006/22/EÜ III lisa suuniste kohaselt pidada *tõsiseks rikkumiseks*.

2.2.6 Artikkel 6

2.2.6.1 Tekst

Ööpäevane sõiduaeg ei tohi ületada üheksat tundi.

- 1. Mitte rohkem kui kaks korda ühe nädala jooksul võib seda aega pikendada 10 tunnini.*
- 2. Iganädalane sõiduaeg ei tohi ületada 56 tundi ja viia direktiivis 2002/15/EÜ sätestatud iganädalase tööaja ülemmäära ületamiseni.*
- 3. Sõiduaeg summeeritult iga kahe nädala kohta ei tohi ületada 90 tundi.*
- 4. Ööpäevane ja iganädalane sõiduaeg hõlmavad kõiki sõiduaegu ühenduse või kolmanda riigi territooriumil.*
- 5. Juht peab artikli 4 lõikes e nimetatud ajad, samuti kõik sõiduajad sõidukis, mida kasutatakse äriistel eesmärkidel väljaspool käesoleva määruse reguleerimisala, registreerima teiste töödena; lisaks sellele peab ta määruse (EMÜ) nr 3821/85 artikli 15 lõike 3 punkti c kohaselt registreerima pärast oma viimast ööpäevast või iganädalast puhkeperioodi veedetud „valmisolekuajad”. Need ajad tuleb kanda käsitsi salvestuslehele või väljatrükile või sisestada manuaalselt sõidumeerikusse.*

2.2.6.2 Rikkumised

10-tunnise sõiduaaja ületamine	561- 6-1
9-tunnise sõiduaaja ületamine juhul, kui üksnes 9 tundi on lubatud (10tunniseid sõiduaegu ei ole järgi jäänud)	561- 6-1
Iganädalase sõiduaaja ülemmäära, 56 tunni ületamine	561- 6-2
Kahe nädala ülemmäära, 90 tunni ületamine	561- 6-3
Määruse nr 3821/85 rikkumine seoses tööülesannete salvestamisega	561- 6-5

2.2.6.3 Kontroll tee

Kontrolliametnikud peaksid analüüsima juhi esitatud sõidumeeriku iga salvestuslehte (või digitaalseid andmeid), et teha kindlaks ööpäevane sõiduaeg ja summeerida need asjakohaselt nädala summeeritud sõiduaaja määramiseks. Nädala summeeritud sõiduaeg vaadatakse seejärel üle, et selgitada välja kahe nädala summeeritud sõiduaeg. Kasutage järgmist kahesammulist meetodit.

Esimene samm

- Kontrollige salvestatud sõiduaega sõidumeeriku salvestuslehel või digitaalsetelt andmetelt.

Ööpäevase sõiduperiodi kindlakstegemiseks summeerige sõiduperioidid ööpäevase või iganädalase puhkeaja lõpu ja järgmise ööpäevase või iganädalase puhkeperioodi alguse vahel.

[Komisjon on soovitanud, et ööpäevase sõiduaaja kindlakstegemise eesmärgil ei tuleks kokku liita sõiduaegu, mida katkestavad vähemalt seitsmetunnise kestusega puhkeperioodid. Pange tähele, et sellest hoolimata kujutab niisugune ebapiisav puhkeperiood ööpäevase puhkeperioodi nõuete rikkumist. (Kõik liikmesriigid ei järgi käesolevat soovitusi.)]

- Veenduge, et 10-tunnist sõiduaaja ülempiiri ei ole rikutud.
- Korrake seda iga esitatud salvestise puhul.
- Juhul kui kõnealust ülempiiri on rikutud, kujutab see endast iga juhtumi puhul rikkumist. Kõnealuse ülempiiri ületamine:
 - kuni üks tund on *väiksem rikkumine*;
 - üle ühe tunni, kuid alla kahe tunni on *tõsine rikkumine*;
 - üle kahe tunni on *väga tõsine rikkumine*.

Veenduge, et nädalas (vt nädala mõiste artiklis 4) ei oleks 9-tunnist ööpäevast sõiduperioidi ületatud mitte rohkem kui kaks korda.

- Juhul kui seda on juhtunud, kujutab iga juhtum, kus ületatakse kahte lubatud ööpäevast (9-tunnist) sõiduperioidi, endast rikkumist. Nendel juhtudel 9-tunnise ööpäevase sõiduperioidi ületamine:
 - kuni üks tund on *väiksem rikkumine*;
 - üle ühe tunni, kuid alla kahe tunni on *tõsine rikkumine*;
 - üle kahe tunni on *väga tõsine rikkumine*.
- Nädala sõiduaaja kindlakstegemiseks summeerige nädala ööpäevased sõiduperioidid vastavalt esitatud salvestistele. Pange tähele, et kui juhi tööaja struktuur ei ole ühtlustatud fikseeritud nädalaga, on võimalik, et juhi summeeritud tööaeg iganädalaste puhkeperioodide vahel on 58 tundi ja ta ikkagi vastab nõuetele. Kui mis tahes nädalas iganädalane sõiduaeg ületab 56 tundi, on tegemist rikkumisega. Ülempiiri ületamine:
 - kuni neli tundi on *väiksem rikkumine*;
 - üle nelja tunni, kuid alla 14 tunni on *tõsine rikkumine*;
 - üle 14 tunni on *väga tõsine rikkumine*.
- Kahe nädala summeeritud sõiduaaja kindlakstegemiseks liitke (fikseeritud) järjestikuste nädalate sõiduajad. Iga kahe (fikseeritud) nädala summeeritud sõiduaeg, mis ületab lubatud 90 tundi, on rikkumine. Kõnealuse ülemmäära ületamine:
 - kuni 10 tundi on *väiksem rikkumine*;
 - üle 10 tunni, kuid alla 22,5 tunni on *tõsine rikkumine*;
 - üle 22,5 tunni on *väga tõsine rikkumine*.

Teine samm

Uurige iga salvestist, et teha kindlaks, kas kõikide juhtide tegevused, nt teised tööd või juhtimine väljaspool reguleerimisala, on arvesse võetud. Salvestatud peab olema töö, mis

teostati enne kontrolli võtmist sõiduki üle ja pärast kontrollist loobumist. Käesoleva nõude kohaselt tuleb „teiste tööde” all salvestada järgmised tööd:

- direktiivi 2002/15/EÜ artikli 3 punktis a tööajana määratletud ajana veedetud aeg;
- mis tahes aeg, mis on veedetud, juhtides sõidukit ärilistel eesmärkidel väljaspool määruse (EÜ) nr 561/2006 reguleerimisala,

ja lisaks asjakohaselt salvestatud

- mis tahes valmisolekuajad, nagu määratletud määruse (EMÜ) nr 3821/85 artikli 15 lõike 3 punktis c,

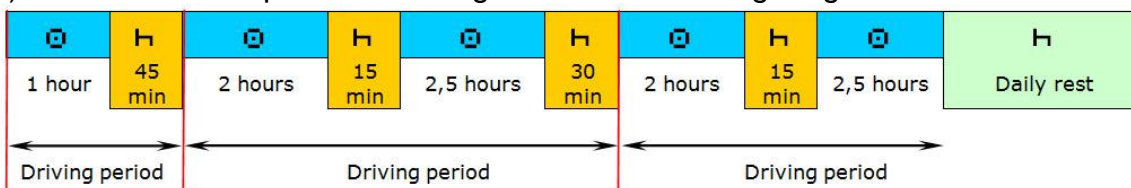
alates juhi viimasest ööpäevasest või iganädalasest puhkeperioodist.

Need ajad salvestatakse kas käsitsi salvestuslehele, väljatrükile või sisestatakse manuaalselt salvestusseadmetesse.

Katkendliku salvestamise korral nõutakse juhilt selgitusi selle kohta, mis seda on põhjustanud. Kui juhi küsitlemise või muude kontrolliametnikule kättesaadavate tõendite abil tehakse kindlaks, et reguleeritud tegevusi viidi läbi ja neid ei salvestatud, osutab see suutmatusele salvestada ja on käesoleva artikli rikkumine.

Niisugune rikkumine on *väga tõsine rikkumine*.

i) 10-tunnise sõidupäeva näide õigesti tehtud vaheaegadega



ii) Mittetäielik ööpäevane puhkeperiood võib viia ööpäevase sõiduaja rikkumiseni.



Ööpäevane sõiduaeg 17,5 tundi. [Artikli 4 punkt f]

iii) Sõiduaaja ja iganädalase puhkeaja õige jaotuse näited

S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T
Week 1		Week 2						Week 3						Week 4					
Weekly rest (week 1)		Driving 9 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Red. weekly rest (week 2)		Driving 10 hours	Driving 10 hours	Driving 10 hours	Driving 10 hours	Driving 9 hours	Driving 5 hours	Weekly rest (week 3)		Driving 10 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Driving 10 hours
		4						6						4					
		24-hour periods						24-hour periods						24-hour periods					
		Weekly driving time: 56 hours						Weekly driving time: 34 hours						Weekly driving time: 38 hours					

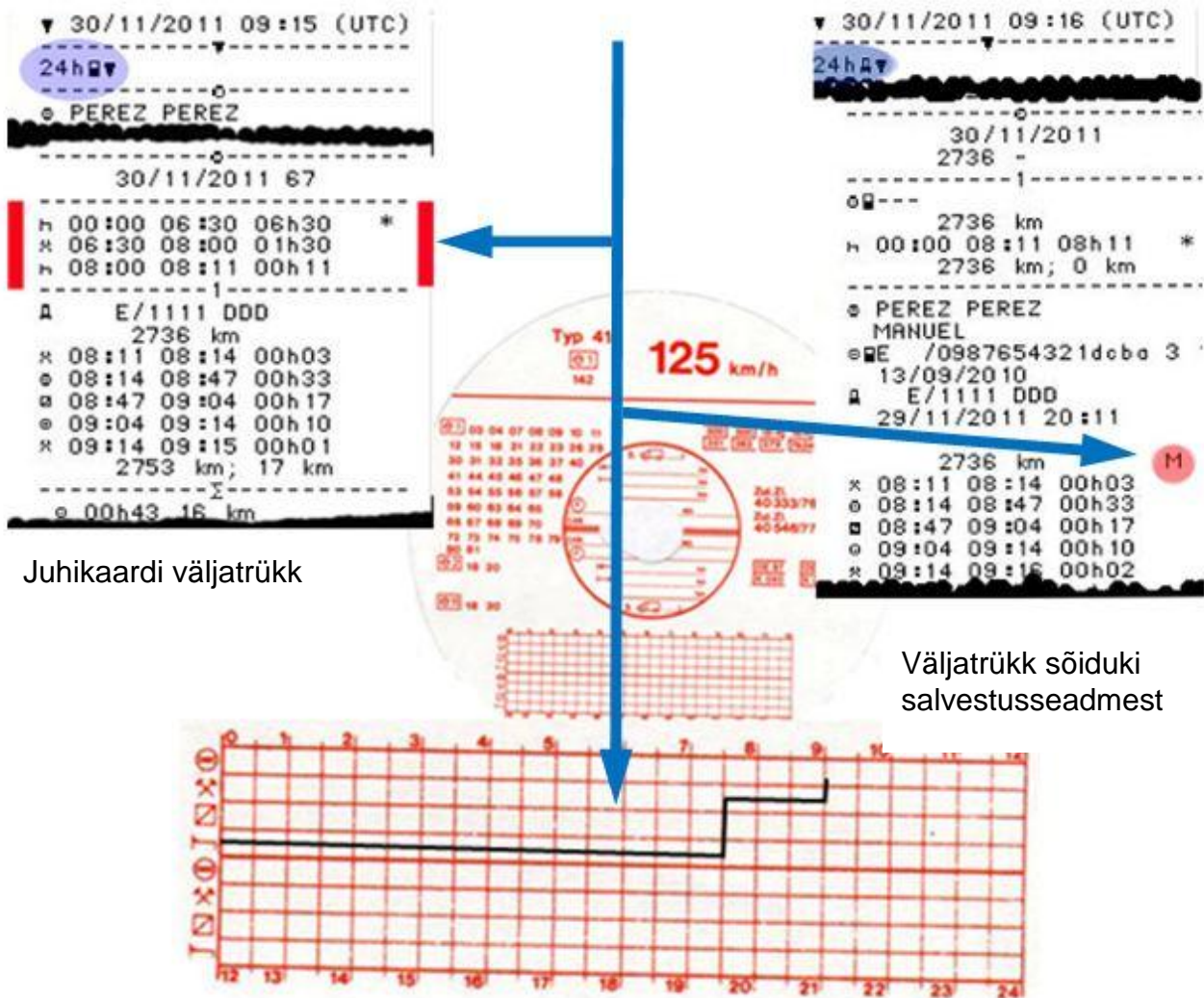
S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	
week 1		Week 2						Week 3						Week 4						
Weekly rest (week 1)		Driving 9 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Red. weekly rest (week 2)	Driving 10 hours	Driving 10 hours	Driving 10 hours	Driving 10 hours	Driving 9 hours	Driving 5 hours	Weekly rest (week 3) <small>Despite the completed qualifying weekly rest, the two-weekly driving limit permits no more driving until the start of a new fixed week</small>			Other work (*)	Driving 10 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Driving 10 hours
		4				6						5								
		24-hour periods				24-hour periods						24-hour periods								
Weekly driving time: 56 hours						Weekly driving time: 34 hours						Weekly driving time: 38 hours								
Two weeks driving time: 90 hours																				

		Week 1				Week 2				Week 3				Week 4				Week 5				Week 6							
S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S
Weekly rest		Driving 7 h	Driving 8 h	Driving 8 h	Driving 8 h	Red. weekly rest	Driving 10 h	Driving 10 h	Driving 10 h	Driving 10 h	Driving 9 h	Driving 9 h	Driving 9 h	Driving 9 h	Weekly rest	Driving 9 h	Driving 9 h	Driving 9 h	Driving 9 h	Driving 9 h	Driving 9 h	Red. weekly rest	Driving 10 h	Driving 10 h	Driving 9 h	Driving 9 h	Driving 9 h	Driving 9 h	Red. weekly rest
		3			6						5					6				6									
		24-hours periods			24-hours periods						24-hours periods					24-hours periods				24-hours periods									
Weekly driving time				Weekly driving time				Weekly driving time				Weekly driving time				Weekly driving time				Weekly driving time									
Two weeks driving time (week 1 and 2)								Two weeks driving time (week 3 and 4)								Two weeks driving time (week 5 and 6)													
Two weeks driving time (week 2 and 3)								Two weeks driving time (week 4 and 5)																					

Märkused

- Eespool esitatud näidetest on näha, et juhilt ei nõuta tema tööaja struktuuri ühtlustamist fikseeritud nädalatega (teiste sõnadega ei pea ta iganädalast puhkeaega võtma nädalalõpul) ning seda, et töönädal võib olla erineva pikkusega maksimaalselt kuni 6×24 tundi (vt samuti bussijuhtide 12 päeva erand artikli 8 lõikes 6a).
- Juhi uus nädal (mitte segi ajada fikseeritud nädalaga) algab nõuetele vastava iganädalase puhkeperioodi lõpetamisega, kusjuures iganädalane puhkeperiood peab olema piisava kestusega, et olla vastavuses iganädalase (fikseeritud) ja kahe nädala sõiduaja ülemmääruga. See võib tähendada, et kui juht on jõudnud nädala või kahe nädala sõiduaja ülemmääraneni, siis vaatamata iganädalase puhkeperioodi võtmisele võib juhtuda, et ta ei saa sõidukit juhtida kuni järgmise fikseeritud nädala alguseni.
- Samuti on näha, et juhi nädal võiks teoreetiliselt koosneda seaduslikust 58-tunnisest sõiduperioodist, täites samal ajal täielikult fikseeritud nädala piirmäärasid käsitlevaid eeskirju.

- d) Pange samuti tähele, et 90-tunnine kahe nädala alammäär viitab fikseeritud nädala alammäärale ja seda on eespool esitatud näites järgitud.
- iii) Järgmised näited on väljaspool sõidukeid tehtud tegevuste kohta, mis on salvestustatud käsitsi.



Märkus

Käesolev näide osutab käsitsi sissekannet salvestuslehe tagaküljele sellise juhi töö kohta, kes puhkas ajavahemikus 00.00–7.30 ja seejärel teostas teisi töid ajavahemikus 7.30–9.00, pärast mida ta alustas sõiduki juhtimist. Alates sellest hetkest sisestati salvestusleht sõiduki salvestusseadmesse ja järgnevad tegevused salvestati automaatselt salvestuslehe vahaga kaetud poolele.

2.2.7 Artikkel 7

2.2.7.1 Tekst

Pärast nelja ja poole tunnist sõiduperiودي teeb juht vähemalt 45-minutilise katkematu vaheaja, kui ta ei alusta puhkeperioodi.

Nimetatud vaheaja asemel võib olla vähemalt 15 minuti pikkune vaheaeg, millele järgneb vähemalt 30 minuti pikkune vaheaeg, mõlemad on sobitatud sõiduaja suhtes nii, et järgitakse lõike 1 sätteid.

2.2.7.2 Rikkumised

Nõuetele vastava vaheaja tegemata jätmine.	561- 7
--	---------------

2.2.7.3 Kontroll teel

Iga salvestise puhul summeerige sõidu aeg (alates esimesest sõiduajast pärast puhkeperioodi), kuni jõuate 4,5 tunnini. Kõnealune sõidu aeg peab sisaldama ühte 45-minutilist vaheaega või vähemalt ühte 15-minutilist ajavahemikku, millele järgneb lisaks vähemalt 30-minutiline ajavahemik või niisugune vaheaeg või vaheajad.

Märkus. Nõue salvestada vaheaeg vaheajana on sõnaselge. Siiski peaksid kontrolliametnikud hindama, kas neid ajavahemikke kasutati ainuüksi taastumiseks, enne kui nad otsustavad salvestatud valmisolekuaegu vaheajana mitte arvestada.

Kui kõnealused tingimused ei ole täidetud, on toimunud rikkumine.

Kui nõuetele vastav vaheaeg (vähemalt 45 min või 15 + 30 min) tehakse enne 4,5 tunni pikkuse juhtimisaja täitumist, tühistab see kõik senise ja arvutamine algab otsast peale. Alates iga nõuetele vastava vaheaja lõpust jätkake salvestatud sõiduperiודide hindamist sel viisil, kuni algab ööpäevane puhkeperiood. Kui rikkumine avastatakse, summeerige sõiduajad, mis on salvestatud nõuetele vastava puhkeaja või vaheaegade vahel. Selle alusel määratakse kindlaks rikkumise raskusaste.

Juhul kui summeeritud sõiduperiוד enne nõuetele vastava vaheaja tegemist ületab lubatud 4,5 tundi:

- kuni 30 minutit, on see *väiksem rikkumine*;
- 30 minutit kuni 1 tund ja 30 minutit, on see *tõsine rikkumine*;
- üle 1 tunni ja 30 minuti, on see *väga tõsine rikkumine*.

Käesolevat lähenemisviisi kasutatakse vastavuse väljaselgitamiseks käesoleva määrusega, nagu kindlaks määratud Euroopa Kohtu otsusega C-116/92⁸ (Charlton).

Vähemalt 30-minutiline vaheaeg, millele järgneb vähemalt 15-minutiline lisavaheaeg, ei ole nõuetele vastav vaheaeg. Samuti tuleks märkida, et juht, kes teeb sõiduperiודi jooksul näiteks 25-minutilise vaheaja ja teise vaheaja 4,5-tunnise sõiduaja lõpus, ei täida määruse

nõudeid. Vaheaeg ei vasta määrusele, vaatamata oma 50-minutilise kestusele, mis on 5 minutit nõutavast kauem.

Alla 15 minutit kestvad vaheajad ei ole kooskõlas nõuetele vastava vaheajaga, kuid neid ei tohi käsitleda kui sõiduki juhtimist või muud tööd.

Märkus. On olemas üksnes kolm juhtu, mil reisis veedetud aega saab käsitada puhkeaja või vaheajana. Esimesel juhul saadab juht parvlaeva või rongiga veetavat sõidukit. Sel juhul võib juht võtta puhkeaja või vaheaja, kui tal on juurdepääs magamis- või lamamisasemele. Kui juurdepääsu magamis- või lamamisasemele ei ole, ei või puhkeajaga võtta, kuid niisugust valmisolekuaega võiks lugeda vaheajaks.

Teisel juhul on sõidukis rohkem kui üks juht. Selle stsenaariumi järgi kehtib sõiduki meeskonna liikme kohta, kes on vajadusel juhtimiseks kättesaadav ja istub sõidukijuhi kõrval, mõiste „valmisolekuaeg”.

Kolmandal juhul on sõidukil rohkem kui üks juht. Kui teine juht on vajaduse korral sõitmiseks kättesaadav ja istub sõidukijuhi kõrval ning ei ole aktiivselt seotud sõidukijuhi abistamisega, võib 45-minulist ajavahemikku asjaomase teise juhi valmisolekuajast käsitada vaheajana. Väljaspool reguleerimisala olevad sõiduperioodid tuleks nendest arvutustest välja arvata, siiski soovitatakse kontrolliametnikel püüda leida kinnitust taolise tegevuse salvestamiseks.

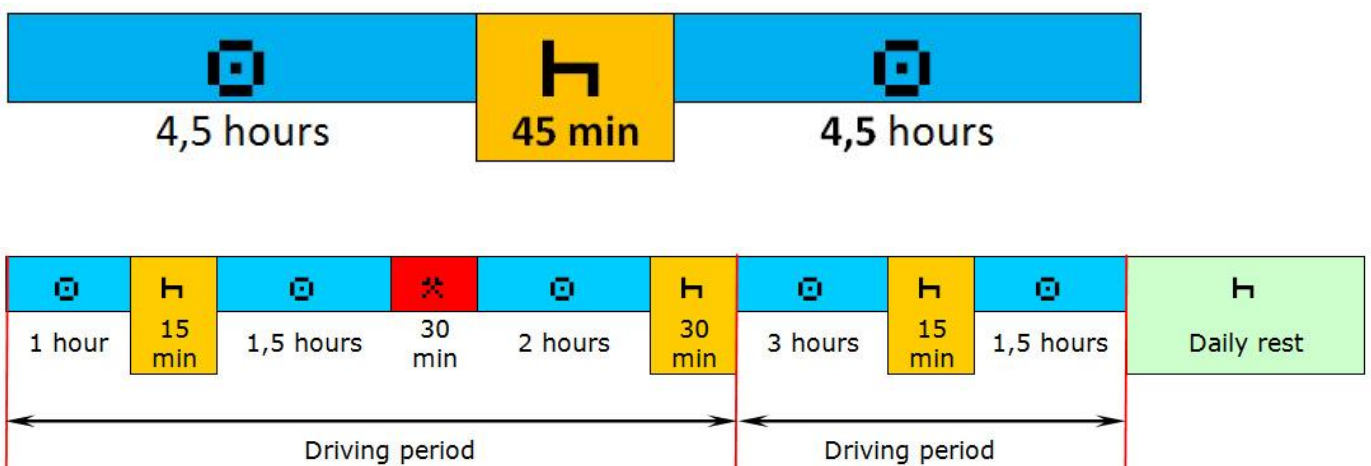
Ebakindluse korral tuleks abi otsida Charltoni kohtuasjast (viide C-116/92) vaheaegade arvutamise nõuete kohta.

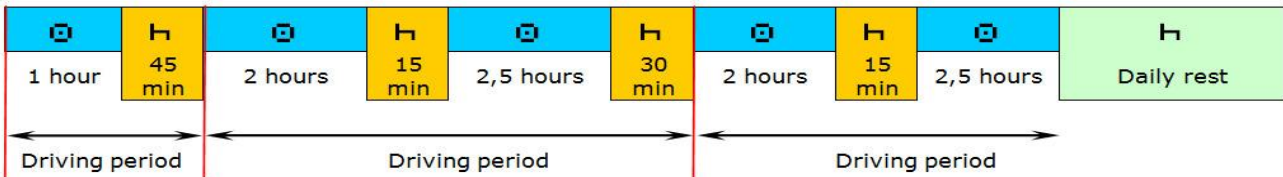
Märkus. Määruses (EÜ) nr 561/2006 on käsitletud määrusest (EMÜ) nr 3820/85 tulenevat anomaaliat, kus oli võimalik sõita peaaegu 9 tundi, katkestades selle vaid 15-minutilise vaheajaga. Kõnealune küsimus lahendatakse vaheaegade jaotusega 15 + 30. Vaheaegade jaotus 30 + 15 kahjustab kõnealust kavatsust, seega tuleb seda vaatamata ilmselt väiksemale tähtsusele vaadelda kui rikkumist.

Kõnealuse nõude muud rikkumised võivad samuti näida tühistena, eriti siis, kui summeeritud vaheajad ületavad nõutava koguse, kuid ei vasta muudele kriteeriumidele. Sellest hoolimata peavad kontrolliametnikud määrust kaitsma ning määruse kohandamine ja muutmine selleks, et see sobiks kasutusvajadustega, ei ole vastuvõetav. Siiski on vajalik kõnealuse iseloomuga eri juhtumeid käsitleda teatava pragmaatilisusega.

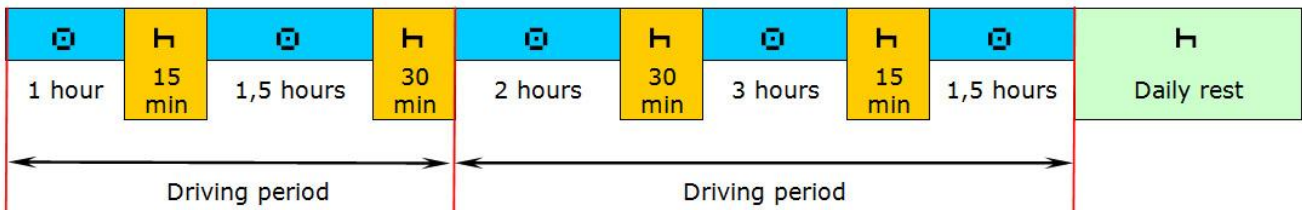
Näited

i) õigesti tehtud vaheajad





ii) valesti tehtud vaheajad



Teine sõiduperiood sisaldab 45 minutit salvestatud vaheaegu

a) pärast 5-tunnist sõiduki juhtimist ja

b) 45 minutit ei ole jaotatud ettenähtud viisil.

Jaotus näitab anomaaliat, et liiga palju vaheaegu, mis on halvasti jaotatud läbi kogu sõiduperioodi, on määruse rikkumine. (Kui juht ei oleks teinud 30-minutilise vaheaega esimesel sõiduperioodil, ei oleks rikkumist toimunud, vt näite i teine joonis.)

Kontrolliametnikud võiksid vaadelda niisuguseid juhtumeid tehniliste ja väiksema tähtsusega rikkumistena, mis väärib pigem nõuannet kui karistust.



Eespool esitatud näites on sõidetud 6 tundi, enne kui on tehtud nõuetele vastav vaheaeg.

2.2.8 Artikkel 8

2.2.8.1 Tekst

1. Juht peab kinni pidama ööpäevastest ja iganädalastest puhkeperioodest.

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

Kui ööpäevase puhkeperioodi 24-tunnisesse ajavahemikku jääv osa moodustab vähemalt 9 tundi, kuid vähem kui 11 tundi, loetakse kõnealune ööpäevane puhkeperiood vähendatud ööpäevaseks puhkeperioodiks.

3. Ööpäevast puhkeperioodi võib pikendada nii, et tekib regulaarne iganädalane puhkeperiood või vähendatud iganädalane puhkeperiood.

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

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

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

- kaks regulaarset iganädalast puhkeperioodi või
- üks regulaarne iganädalane puhkeperiood ja üks vähendatud iganädalane vähemalt 24-tunnine puhkeperiood. Seejuures kompenseeritakse vähendatud puhkeperiood samaväärse puhkeperioodiga, mis tuleb võtta tervikuna enne kõnealusele nädalale järgneva kolmanda nädala lõppu.

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

6a. Erandina lõikest 6 võib Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. oktoobri 2009. aasta määruses (EÜ) nr 1073/2009 (rahvusvahelisele bussiteenuste turule juurdepääsu käsitlevate ühiseeskirjade kohta) (11) määratletud üksikut rahvusvahelist sõitjate juhuvedu tegev juht lükata iganädalase puhkeaja edasi kuni 12 järjestikuseks 24-tunniseks ajavahemikuks alates eelmisest regulaarsest iganädalasest puhkeajast, tingimusel et:

- a) teenus kestab vähemalt 24 järjestikust tundi liikmesriigis või kolmandas riigis, mille suhtes käesolevat määrust kohaldatakse ja mis ei ole riik, kus vedu algas;
- b) pärast erandi kasutamist võtab bussijuht:
 - i) kaks regulaarset iganädalast puhkeajaga või
 - ii) ühe regulaarse iganädalase puhkeaja ja ühe vähendatud iganädalase vähemalt 24-tunnise puhkeaja. Seejuures kompenseeritakse vähendatud puhkeajaga samaväärse katkestamata puhkeajaga, mis tuleb võtta enne erandiperioodile järgneva kolmanda nädala lõppu;
- c) alates 1. jaanuarist 2014, kui sõiduk on varustatud sõidumeerikuga vastavalt määruse (EMÜ) nr 3821/85 IB lisale ja
- d) alates 1. jaanuarist 2014, kui sõidukil on vedudel, mis toimuvad ajavahemikus 22.00 kuni 6.00, mitu juhti, või lühendatakse artiklis 7 osutatud sõiduaega 3 tunnile.

Komisjon jälgib hoolikalt selle erandi kasutamist, et tagada liiklusohutuse säilitamine väga rangetel tingimustel, ja kontrollib selleks eelkõige, et summaarne sõiduaeg erandiga kaetud perioodil ei oleks liiga pikk. Hiljemalt 4. detsembril 2012 koostab komisjon aruande, milles hinnatakse erandi tagajärgi liiklusohutuse ja sotsiaalsete aspektide seisukohast. Komisjon teeb

vajaduse korral ettepaneku käesoleva määruse muutmiseks selles osas.

7. Iganädalaste puhkeperioode vähendamise eest saadud kompensatoorne puhkeaeg tuleb võtta koos teise vähemalt üheksa tunni pikkuse puhkeperioodiga.

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

9. Iganädalase puhkeperioodi, mis algab ühel ja lõpeb teisel nädalal, võib lisada ükskõik kumma nädala, kuid mitte mõlema nädala puhkeperioodiks.

2.2.8.2 Rikkumised

Ebapiisav ööpäevane puhkeperiood	561- 8-2
Ebapiisav ööpäevane puhkeperiood (DM)	561- 8-5
Piisava iganädalase puhkeaja võtmata jätmine	561- 8-6

2.2.8.3 Kontroll teel

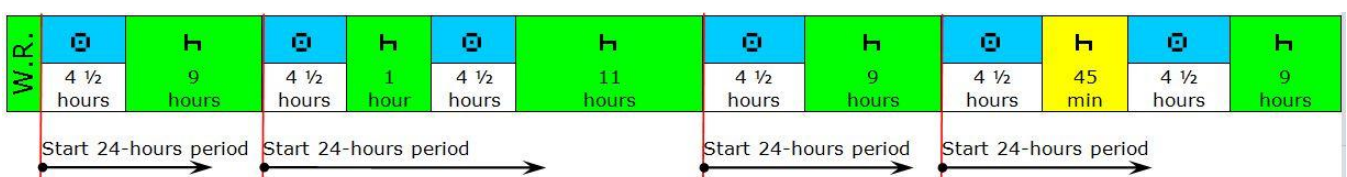
Nõuetele vastavuse kontrolli teostamiseks tuleks uurida esitatud sõidumeerikuandmeid (või digitaalseid andmeid), et määrata kindlaks puhkeperioodid, mis moodustaksid või oleksid nõuetele vastavad ööpäevased puhkeperioodid (11 tundi, 3 + 9 tundi või 9 tundi). Lisaks on vaja kindlaks määrata nõuetele vastavad iganädalased puhkeperioodid (24 tundi, 45 tundi).

Kontrolliametnikud peaksid teadma, et mis tahes üle 9 tunni kestev puhkeperiood võib sisaldada lühendatud ööpäevast puhkeperioodi ja kompensatsiooni (vt iganädalase puhkeaja eeskirjad) ning enne nõuetele vastavuse hindamist peaksid nad selle juhti küsitledes kindlaks tegema.

Ööpäevast ja iganädalast puhkeperioodi ei tohi võtta liikuvast sõidukis.

Ööpäevase puhkeperioodi eeskirjad. Uus 24-tunnine ajavahemik algab tegevuse taasalustamisega pärast **nõuetele vastavat** iganädalast või ööpäevast puhkeperioodi.

Juht peab tegema regulaarse ööpäevase puhkeperioodi (vähemalt 11 tundi **või** 3 + 9 tundi) või lühendatud ööpäevase puhkeperioodi (vähemalt 9 tundi, kuid vähem kui 11 tundi) 24-tunnise ajavahemiku jooksul.



Need on nõuetele vastavad puhkeaja kestuse alammäärad, kusjuures juhid võivad neid puhkeaeagu ületada, kuid kõnealused puhkeaja kestuse alammäärad **peavad jääma 24 tunni sisse alates kohustuste täitmise alustamisest.**

Juht võib olla täitnud kõnealuse ööpäevase puhkeperioodi nõude 24 tunni sees, seejärel algab järgmine 24-tunnine ajavahemik.

Nõuetele vastavate iganädalaste puhkeperioodide vahel ei tohi juht regulaarset ööpäevast puhkeperioodi lühendatud ööpäevase puhkeperioodiga asendada üle kolme korra. Kui see arv ületatakse, siis rikutakse regulaarset ööpäevast puhkeperioodi iga kord (arvestamata lubatud kolme korda), kui puhatakse vähem kui 11 tundi.

Nõuetele vastava ööpäevase puhkeperioodi (s.o piisava kestusega ja 24 tunni sees võetud puhkeperiood pärast eelmise ööpäevase või iganädalase puhkeperioodi lõppu) kestust saab pikendada nii, et see vastaks iganädalasele puhkeperioodile. Sel moel ei pea juht võtma ööpäevast ja iganädalast puhkeaeaga nädala lõpus.

Mitme juhiga vedu. Kui sõiduki meeskonnas töötab rohkem kui üks juht, kohaldatakse erinevaid eeskirju. Igal juhil on kohustus võtta vähemalt 9-tunnine ööpäevane puhkeperiood 30 tunni sees alates tööülesannete täitmise algusest pärast iganädalast või ööpäevast puhkeperioodi. Selleks et vastata kõnealusele erandi nõuetele, peavad sõiduki pardal juhtimiseks kättesaadavad olema vähemalt kaks juhti, välja arvatud esimese (summeeritud) tunni jooksul, mil üks juht võib sõidukit üksi juhtida. Samad kaks juhti ei pea kogu teekonna kestel sõiduki pardal viibima (vt joonised). Tuleb meeles pidada, et puhkeaeaga ei saa võtta liikuvall sõidukil.

Märkus. Sõidumeeriku kanded (kui neid on õigesti tehtud) näitavad, kas juht on juhtinud sõidukit sõiduki meeskonna osana. Analoogsalvestuslehtedel salvestatakse valmisolekuajad ja vaheaajad liikuvall sõidukis ning digitaalsalvestis sisaldab sõiduki meeskonna andmeid.

Käesoleva määruse rikkumised avastatakse, vaadates läbi salvestusi iga 24-tunnise (või mitme juhiga veo korral 30-tunnise) ajavahemiku tööülesannete täitmise algusest pärast iganädalast või ööpäevast puhkeperioodi, et kontrollida tehtud katkematu puhkeperioodi kestust. Juhi tegevuse kestus niisuguse ajavahemiku jooksul osutab rikkumise tõsidusele.

Ebapiisavaid ööpäevaseid puhkeperioode liigitatakse järgmiselt.

Kui regulaarset ööpäevast puhkeperioodi (11 tundi) lühendatakse (kohaldatav üksnes juhul, kui lühendatud ööpäevane puhkeperiood ei ole lubatud):

- kuni 1 tund – *väiksem rikkumine*;
- üle 1 tunni, kuid alla 2,5 tunni – *tõsine rikkumine*;
- üle 2,5 tunni – *väga tõsine rikkumine*.

Kui lühendatud ööpäevast puhkeperioodi (kui lubatud) või mitme juhiga veo puhul puhkeaeaga lühendatakse:

- kuni 1 tund – *väiksem rikkumine*;
- üle 1 tunni, kuid alla 2 tunni – *tõsine rikkumine*;
- üle 2 tunni – *väga tõsine rikkumine*.

Kui ööpäevase puhkeperioodi 9tunnist osa lühendatakse:

- kuni 1 tund – *väiksem rikkumine*;
- üle 1 tunni, kuid alla 2 tunni – *tõsine rikkumine*;
- üle 2 tunni – *väga tõsine rikkumine*.

Märkus. Katkestatud ööpäevane puhkeperiood võib puhkeperioodi tühistada (vt artikli 9 lõige 1 juhtude kohta, mil võib puhkeperioodi katkestada).

Ööpäevase puhkeaja jaotus



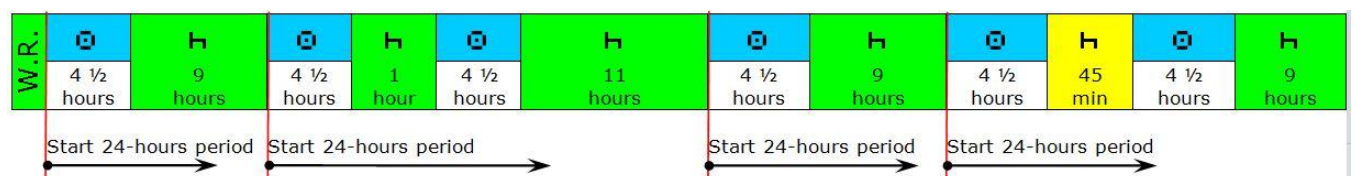
Regulaarne ööpäevane puhkeae



Lühendatud ööpäevane puhkeae



Juhi alla 24-tunnine tööpäev



Ööpäevase puhkeaja järjestikused rikkumised

Artikli tekst ei ole sõnaselge selles suhtes, kus on pärast ööpäevase puhkeaja nõuete rikkumist alguspunkt, millest alustatakse ööpäevast puhkeajaga käsitlevate nõuete jätkuva täitmise hindamist.

Euroopa Komisjoni õigustalitus on märkinud, et kui kontrolliametnikud tegelevad tegevusperioodidega, mis järgnevad regulaarsele ööpäevasele või iganädalasele puhkeperioodile, mille jooksul juhid võtsid ööpäevaseid puhkeperioode vähem kui 7 tundi, ja selleks, et võimaldada kontrolliametnikel tuvastada ja karistada kõiki asjakohaseid rikkumisi, peaksid nad:

- jagama eespool nimetatud tegevusperioodid teoreetilistesse 24-tunnistesse järjestikustesse ajavahemikesse (nagu on lubatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 561/2006 artikli 8 lõike 1 kohaselt) ning
- kohaldama iga kõnealuse 24 tunni kohta tavalisi ööpäevaseid sõiduaegu ja ööpäevaseid puhkeperioode käsitlevaid eeskirju.

Et kõik oleks kooskõlas komisjoni rakendusotsusega sõiduaegade arvutamise kohta (vt jaotis 2.2.6.3), peaks 7-tunnine puhkeajag andma alguspunkti järgmiseks 24-tunniseks ajavahemikuks. Igal juhul on tegemist ööpäevase puhkeperioodi rikkumisega.

Käesolevat meetodit kasutades on ööpäevaste puhkeperioodide rikkumisi alati võimalik täpselt tuvastada ja kirjeldada.

Märkus. Käesoleva selgituse tagajärgi ei ole veel täielikult uuritud ja seetõttu on kõnealune meetod mõningase reservatsiooniga vastu võetud.

Iganädalase puhkeperioodi eeskirjad

Iganädalane puhkeperiood, nagu on määratletud artiklis 4, võib olla regulaarne iganädalane puhkeperiood kestusega vähemalt 45 tundi või lühendatud iganädalane puhkeperiood kestusega vähemalt 24 tundi (kuid alla 45 tunni).

Juhilt nõutakse, et ta alustaks iganädalast puhkeperioodi mitte hiljem kui 144 tunni (6×24 tundi) möödumisel hetkest, mil lõppes eelmine nõuetele vastav iganädalane puhkeperiood. Juhilt nõutakse, et mis tahes kahel järjestikusel fikseeritud nädalal (esmaspäev–pühapäev) teeks (või alustaks nendega) ta kas:

- kaks regulaarset iganädalast puhkeperioodi (alammääraga 45 tundi) või
- regulaarse iganädalase puhkeperioodi (alammääraga 45 tundi) ja lühendatud iganädalase puhkeperioodi (alammääraga 24 tundi).

Märkus. Iganädalase puhkeperioodi kõnealune määr on alammäär ja muid nõuetele vastavaid iganädalasi puhkeperioode saab võtta lisaks kõnealusele alammäärale.

Iganädalaste puhkeperioodide vähendamised tuleb kompenseerida, võttes vähendatud puhkeperioodi välja **tervikuna, mis on juurde lisatud vähemalt 9-tunnisele puhkeperioodile** enne järgneva kolmanda nädala lõppu **pärast seda nädalat, mil vähendamine aset leidis.**

Iganädalast puhkeperioodi, mis kestab kaks nädalat, võib arvestada ükskõik kummas, ent mitte mõlemas perioodis.

Minimaalselt 69-tunnist puhkeperioodi võib käsitleda kui kahte järjestikust iganädalast puhkeperioodi (eraldi fikseeritud nädalates), tingimusel et 6×24 (144) tunni reeglit ei ole enne või pärast kõnealust perioodi rikutud.

Nõuetele vastavuse kontroll, mille teostab kontrolliametnik, peaks sisaldama järgmisi etappe.

1. Alustades kõige vanema esitatud kandega (andmetega), määrake kindlaks kaks iganädalast puhkeperioodi (45 + 45, 45 + 24 või 24 + 45) mis tahes kahes järjestikusel fikseeritud nädalal. Juhul kui kahte nõuetele vastavat iganädalast puhkeperioodi ei ole, tähendab see, et rikkumine on tuvastatud.

2. Kui iganädalasi puhkeperioode on piisavalt, veenduge, et mis tahes kahe järjestikuse iganädalase puhkeperioodi vahel ei ole rohkem kui 6×24 tundi. Kui vahe on pikem, osutab see rikkumisele. Seejärel liikuge nädala võrra edasi ja alustage arvutamist uuesti 1. etapist.

3. Juhul kui kontrole viiakse läbi ettevõtja tööruumides, on kompensatsiooni-nõuetele vastavuse realistlik hindamine võimalik. Maanteel on niisugused kontrollid siiski kitsendatud esitamiseks nõutavate salvestiste piiratud arvu tõttu.

Märkus. Pelgalt selle kontrollimine, kas nõuetele vastavate iganädalaste puhkeperioodide vahe ei ületa 6×24 tundi, ei ole piisav.

Kui puhkeperiood on võetud fikseeritud nädala sees, ent ilmneb, et see on ebapiisava kestusega käesoleva määruse nõuete täitmiseks, on samuti tegemist rikkumisega.

Iganädalase lühendatud puhkeperioodi vähendamine (kui see on lubatud):

- kuni 2 tundi on *väiksem rikkumine*;
- üle 2 tunni, kuid alla 4 tunni, on *tõsine rikkumine*;
- üle 4 tunni on *väga tõsine rikkumine*.

Regulaarse iganädalase puhkeperioodi vähendamine:

- kuni 3 tundi on *väiksem rikkumine*;
- üle 3 tunni, kuid alla 9 tunni on *tõsine rikkumine*;
- üle 9 tunni on *väga tõsine rikkumine*.

Kontrollides kompensatsiooninõuete kooskõla määrusega, peaks ametnik ettevõtja esindajat või sõiduki juhti küsitledes püüdma välja selgitada, millal kompensatsioon lühendatud iganädalase puhkeperioodi eest on võetud.

Määrates kindlaks seda, kas „... järgneva kolmanda nädala jne” reeglit on järgitud, on vajalik kindlaks määrata, missugusele nädalale iganädalane puhkeperiood eraldati (vt eespool). Kompensatsiooninõuete täitmata jätmise seoses lühendatud iganädalase puhkeperioodiga teeb kõnealuse iganädalase puhkeaja ebapiisavaks ja on seega rikkumine.

Mitme juhiga meeskonna nõuetele vastavuse kontroll nõuab, et kõikide juhtide salvestisi uuritakse (kui võimalik) koos veendumaks, et mitme juhiga veo erandi tingimused on täidetud. Juhul kui üksnes ühe juhi salvestised on kättesaadavad, on siiski võimalik 30 tunnil põhinev piiratud kontroll.

Piisava pikkusega iganädalane puhkeperiood võib olla jaotatud nõuetele vastavateks iganädalasteks puhkeperioodeks, mis jaotub kahele fikseeritud nädalale, nt vähemalt 69-tunnine iganädalane ajavahemik algab reedel kl 18.00.

Käesoleva määrusega ei keelata iganädalase puhkeperioodi tegemist rongi või parvlaeva pardal, kui juhul on juurdepääs magamis- või lamamisasemele.

Lubades lühendatud iganädalase puhkeperioodi (24 tundi) tegemist sobivalt varustatud sõidukis, ilmneb, et määruuses välistatakse võimalus teha regulaarne iganädalane puhkeperiood sõidukis. Tegelikult kontrollitakse seda harva, teades, et määruuses ei

väljastada ka puhkeperioode, mis moodustavad lühendatud iganädalase puhkeperioodi ja lisaks kompensatsiooni eelnevalt lühendatud iganädalase puhkeaja eest.

Ebapiisava iganädalase puhkeperioodi näide: kahenädalase ajavahemiku kestel, mis koosneb nädalast 2 ja nädalast 3, on ainult üks iganädalane puhkeperiood.

S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T
Week 1		Week 2							Week 3							Week 4			
Work / driving	Red. weekly rest (week 1)	Work / driving	Work / driving	Work / driving	Work / driving	Work / driving	Work / driving	Weekly rest (week 2)	Work / driving	Work / driving	Work / driving	Work / driving	Work / driving	Work / driving	Work / driving	Red. weekly rest (week 4)	Work / driving	Work / driving	Work / driving
		6							6							3			
		24-hour periods							24-hour periods							24-hour periods			

Õigesti võetud iganädalane puhkeae

S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T
Week 1		Week 2							Week 3							Week 4			
Weekly rest (week 1)	Work / driving (☹/☹)	Work / driving (☹/☹)	Work / driving (☹/☹)	Work / driving (☹/☹)	Work / driving (☹/☹)	Work / driving (☹/☹)	Work / driving (☹/☹)	Weekly rest (week 2)	Work / driving (☹/☹)	Work / driving (☹/☹)	Work / driving (☹/☹)	Work / driving (☹/☹)	Work / driving (☹/☹)	Work / driving (☹/☹)	Red. weekly rest (week 3)	Work / driving (☹/☹)	Work / driving (☹/☹)	Work / driving (☹/☹)	Work / driving (☹/☹)
		6							5						4				
		24-hour periods							24-hour periods						24-hour periods				

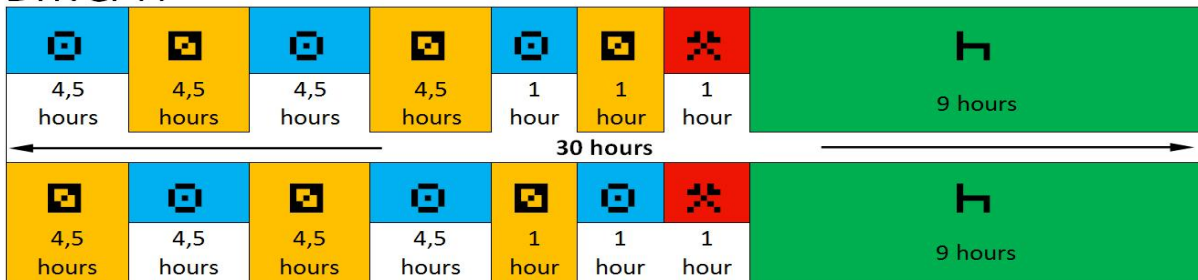
S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T
Week 2								Week 3							Week 4			
Weekly rest	Work / driving (☹/☹)	Work / driving (☹/☹)	Work / driving (☹/☹)	Work / driving (☹/☹)	Work / driving (☹/☹)	Work / driving (☹/☹)	Red. weekly rest	Work / driving (☹/☹)	Work / driving (☹/☹)	Work / driving (☹/☹)	Work / driving (☹/☹)	Work / driving (☹/☹)	Work / driving (☹/☹)	Weekly rest	Work / driving (☹/☹)	Work / driving (☹/☹)	Work / driving (☹/☹)	Work / driving (☹/☹)
	5							6							3			
	24-hour periods							24-hour periods							24-hour periods			

Iganädalase puhkeaja kompensatsioon

S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S
Week 1		Week 2						Week 3						Week 4								
Red. weekly rest (week 1)	Driving 10 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Weekly rest (week 2)	Driving 10 hours	Driving 10 hours	Driving 10 hours	Driving 10 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Red. weekly rest (week 3)	Driving 3 hours	Driving 2 hours	Driving 9 hours	Driving 10 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Weekly rest (week 4) and compensation of reduced weekly rest		
	4 24-hour periods					6 24-hour periods							6 24-hour periods				from Week 1					
Weekly driving time: 47 hours						Weekly driving time: 43 hours						Weekly driving time: 37 hours										
Two weeks driving time: 90 hours												Two weeks driving time: 80 hours										

Mitme juhiga vedude näited. Järgmised näited kujutavad juhtide tegevuse võimalikku jaotust, kui nad tegutsevad käesoleva määruse kohaselt sõiduki meeskonnana.

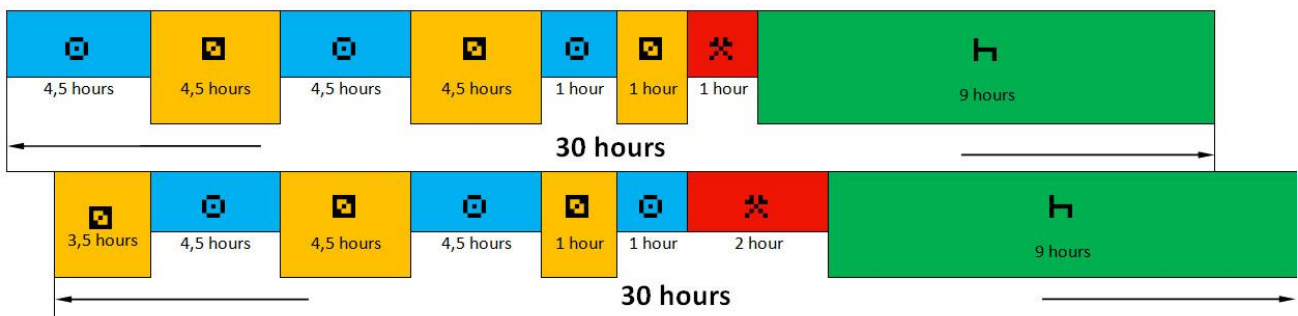
Driver A



Driver B

Allpool esitatud näites juhib juht A sõidukit üksi ühe tunni, enne kui temaga ühineb juht B, kuna see on mitme juhiga veo korral lubatud.

Juht A



Juht B

Käesoleval juhul tegi juht A 3,5 tundi teisi töid, seejärel alustas sõiduki juhtimist ja 1 tund hiljem ühines temaga juht B. See on mitme juhiga veo puhul lubatud.

Siiski tuleb tähele panna, et kui mitme juhiga sõiduki teekond jätkub, ei tohi juht A sõiduki juhtimist uuesti alustada enne, kui juht B on lõpetanud oma ööpäevase puhkeperioodi. Juht A võib ühe tunni jooksul teha teisi töid.

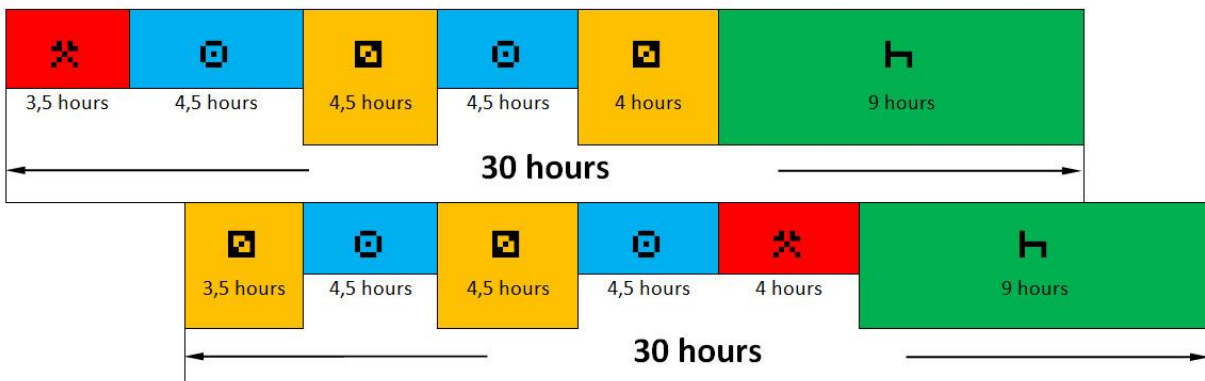
Driver A



Driver B

Analoogselt on lubatav ka tegevuste järgmine jaotus.

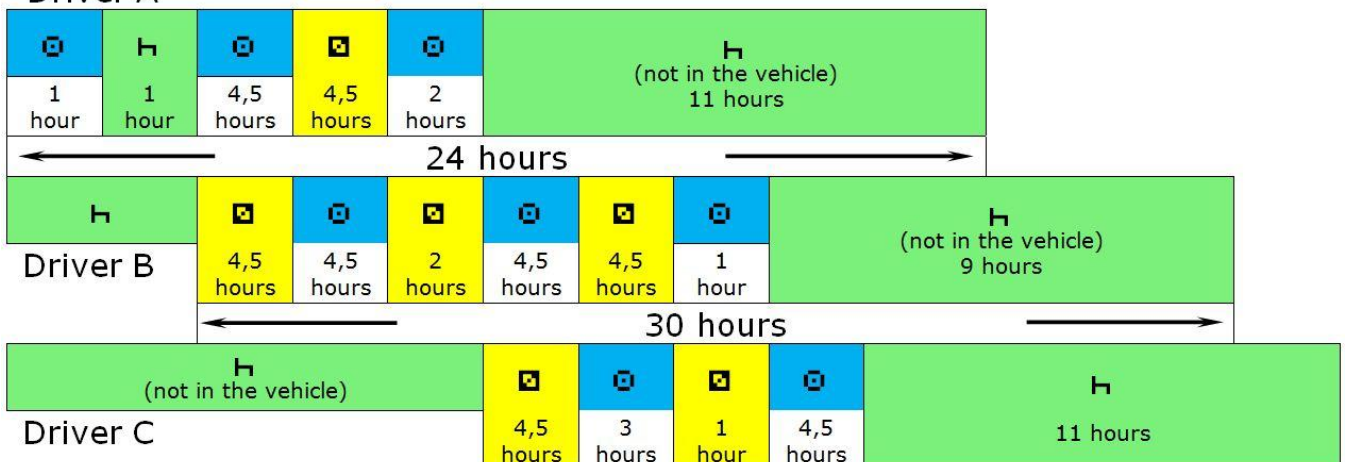
Driver A



Driver B

Käesolevas näites osutatakse, kuidas sõidukit saab juhtida kolm juhti. Üksnes juht B võib kasutada mitme juhiga veo erandit. Tähele tuleb panna seda, et ööpäevast puhkeperioodi ei tohi veeta liikuvus sõidukis.

Driver A



2.2.8.4 12 päeva reegel

Määruse (EÜ) nr 561/2006 artikli 8 lõiget 6a muudeti määruse (EÜ) nr 1073/2009 artikliga 29, et viia sisse üksi rahvusvahelist vedu tegevaid juhte käsitlev erand, millega lubatakse lükata iganädalane puhkeaeg edasi kuni 12. päeva lõpuni. See nõuab juhilt ka regulaarse 45-tunnise puhkeperioodi võtmist enne teekonna alustamist lisaks sellele, et temalt nõutakse vähemalt ühe regulaarse ja ühe lühendatud iganädalase puhkeperioodi kompensatsiooni võtmist pärast teekonna lõpetamist, kokku 69 tundi.

See on iganädalase puhkeaja tavanõuete (määruse (EÜ) nr 561/2006 artikli 8 lõike 6) erand. Juht, kes soovib õigust iganädalane puhkeaeg edasi lükata, peab täitma **kõiki** nõudeid. Kui neid nõudeid ei täideta, nõutakse juhilt tavalise iganädalase puhkeperioodi võtmist, nagu on määratletud artikli 8 lõikes 6, ja järelkult mis tahes rikkumised on iganädalase puhkeaja rikkumised.

2.2.8.5 Puhkeperioodi katkestus eriolukorras

Katkestatud ööpäevane või iganädalane puhkeperiood on tavaliselt rikkumine (välja arvatud parvlaeva eeskirja puhul). Eriolukorras või politsei või muu ametiasutuse juhiseid järgides on vastuvõetav, et juht katkestab oma puhkeperioodi mõneks minutiks, et oma sõiduki paiknemist või asukohta vahetada (vt 1. lisa 3. selgitav märkus). Vajaduse korral peaks katkestuse salvestama käsitsi ja salvestisele tuleb lisada juhiseid andnud ametiisiku märkus. Seda ei tohiks lugeda rikkumiseks.

2.2.9 Artikkel 9

2.2.9.1 Tekst

1. Erandina artiklist 8 tohib juht, kes saadab oma parvlaeva või rongiga veetavat sõidukit, regulaarset ööpäevast puhkeperioodi katkestada mitte rohkem kui kahel korral teiste töödega, mille kogukestus ei tohi ületada ühte tundi. Nimetatud regulaarse ööpäevase puhkeperioodi jooksul peab juhil olema juurdepääs magamis- või lamamisasemele.
2. Aega, mida juht kulutab sõiduki kasutama hakkamiseks käesoleva määruse reguleerimisalal oleva sõiduki asukohta minemiseks või sealt asukohast naasmiseks, mis ei ole juhi kodus ega juhi tavalises tugipunktis tööandja tegevuskeskuses ei tohi käsitleda puhkeaja või vaheajana, v.a kui juht on laevas või rongis ning tal on juurdepääs magamis- või lamamisasemele.
3. Aega, mida juht kulutab käesoleva määruse reguleerimisalast välja jääva sõiduki juhtimiseks käesoleva määruse reguleerimisalasse kuuluva sõiduki juurde või selle juurest, mis ei asu juhi kodus või juhi tavalises tugipunktis tööandja tegevuskeskuses, käsitletakse muu tööna.

2.2.9.2 Rikkumised

Ebapiisav ööpäevane puhkeperiood	561- 8-2
Tegevuse salvestamata jätmine	561- 6-5

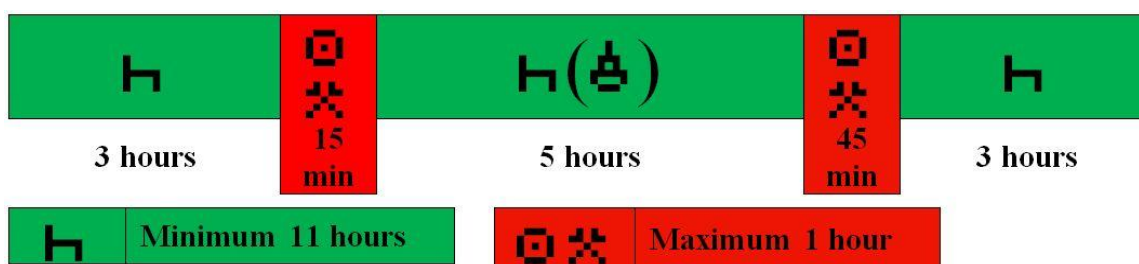
2.2.9.3 Kontroll teel

1. Käesoleva erandiga lubatakse juhil katkestada (11 tunni või 3 + 9 tunni pikkust) regulaarset ööpäevast puhkeperioodi, kui ta saadab parvlaeva või rongiga veetavat sõidukit, maksimaalselt **kaks korda**. Kõnealuste katkestuste kogukestus ei tohi ületada ühte tundi.
2. Niisuguse katkendliku puhkeaja mis tahes osa jooksul peab juhil olema juurdepääs magamis- või lamamisasemele.
3. Et kontrollida vastavust käesoleva erandi üksikasjadega, tehke kindlaks katkestatud ööpäevane puhkeperiood ja veenduge, et selle summeeritud kestus ei ole üle ühe tunni ja et katkestatud ööpäevase puhkeperioodi osad koos moodustavad ikka veel regulaarse ööpäevase puhkeperioodi.

Kontrolliametnikud peaksid samuti nõudma rongi- või parvlaevapileti esitamist, mis aitaks erandit tõendada, kuigi ametnikud peaksid teadma, et pileteid ei väljasta alati parvlaevaettevõtjad.

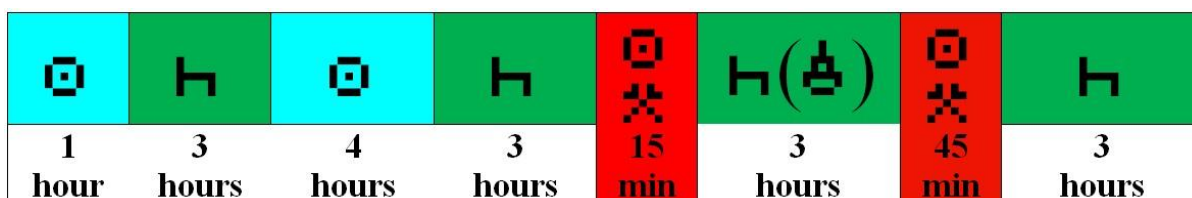
Kui need tingimused ei ole täidetud, on sooritatud **ööpäevase puhkeperioodi rikkumine** (vt artikkel 8) ja kõnealune rikkumine jätkub, kuni nõuetele vastav ööpäevane puhkeperiood on võetud (vt samuti 1. lisa 6. selgitav märkus).

Allpool on esitatud näide, milles kirjeldatakse, kuidas regulaarne ööpäevane puhkeperiood katkestatakse parvlaevale minemise ja laevalt tulekuga ning kasutatakse kõnealust erandit.



Märkus. Niisugust puhkeperioodi katkestuse ajal teostatud juhtimist ei saa määruse kohaselt sooritada ööpäevasel sõiduperioodil enne ja pärast katkestatud ööpäevast puhkeperioodi, siiski arvestatakse seda nii iganädalase kui ka kahe nädalase sõiduaja piirmääras. Iganädalase puhkeaja kompensatsiooni saab lisada ööpäevasele puhkeperioodile, mis on võetud sellisel viisil.

Allpool: osadeks jagatud puhkeaja katkestus (parvlaev)



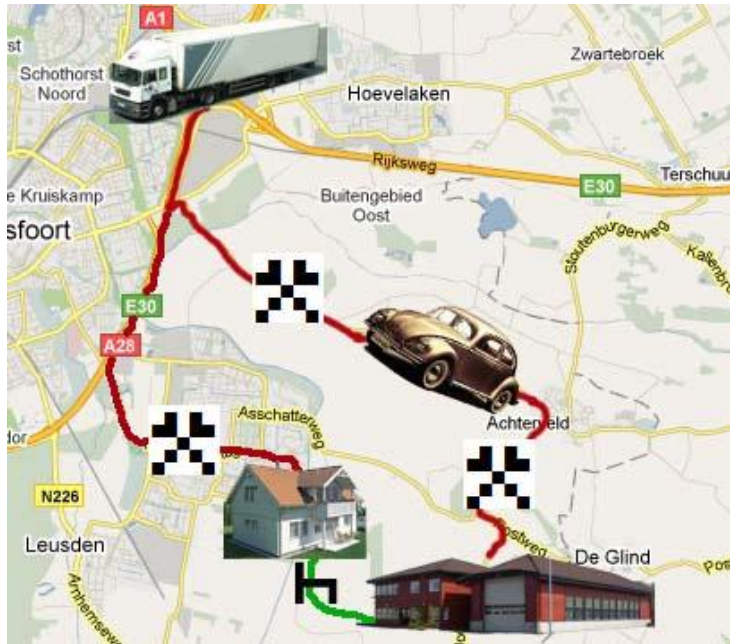
Märkus. Tuleb lisada, et niisugune katkestus ei ole lubatud, kui 9-tunnine ööpäevane puhkeperiood võetakse mitme juhiga teekonnal. Kõnealuse erandi kasutamiseks peavad mitme juhiga sõidukis sõitvad juhid võtma **regulaarse** ööpäevase puhkeperioodi kestusega vähemalt 11 tundi.

- Kui juht reisib teatavasse kohta, mis ei ole tööandja tegevuskeskus ning kuhu tööandja on tema suunanud, et üle võtta ja juhtida sõidumeerikuga varustatud sõidukit, täidab juht oma kohustust tööandja ees ja seepärast ei saa ta aega vabalt kasutada. Seega mis tahes ajavahemik, mille jooksul juht reisib asukohta või asukohast, mis ei ole juhi kodu või tööandja tegevuskeskus, ning mille jooksul juht võtab kontrolli reguleerimisalasse kuuluva sõiduki üle või lõpetab selle, siis olenemata sellest, kas tööandja andis juhiseid selle kohta, millal ja kuidas reisida või kas kõnealuse otsuse tegi juht, tuleks salvestada kui teised tööd (vt Euroopa Kohtu otsus 124/09⁹).

Samuti mis tahes ajavahemik, mille jooksul juht juhib väljaspoole reguleerimisala jäävat sõidukit sellisesse asukohta või sellisest asukohast, mis ei ole tema tööandja tavaline tegevuskeskus ega juhi kodu, ning kui eeldatakse, et juht võtab kontrolli

reguleerimisalasse kuuluva sõiduki üle või lõpetab selle, tuleks salvestada kui teised tööd (vt samuti 1. lisa 2. selgitav märkus).

5. Teoreetiliselt tähendab see, et kui juht lõpetab tööpäeva eemal oma tavalisest töökohast, ei tohi ta teostada mis tahes edasist tööd, nagu sõitmine koju, ilma et ta salvestaks kõnealuse tegevuse, seega ilma salvestamist teostamata võib ta sooritada rikkumise.



Kui on olemas kahtlus, et reguleerimisalasse kuuluvaid tegevusi on teostatud, kuid neid ei ole salvestatud, tuleks juhti küsitleda, et täpselt välja selgitada, missuguseid tegevusi ta kõnealuste ajavahemike jooksul läbi viis.

Salvestised, mis näitavad, et juht lõpetas oma tööülesanded ühes asukohas ja jätkas neid järgmisel päeval teises asukohas, võib osutada käesoleva artikliga ettenähtud tegevuste salvestamata jätmisele.

Juhte, kes võtavad kontrolli sõiduki üle kaugel oma kodust või tavalisest töökohast, tuleb küsitleda sõiduki juurde kulgenud teekonna kohta eesmärgiga selgitada välja, kas juht on kõik oma tegevused salvestanud.

Reguleerimisalasse kuuluvate tegevuste salvestamata jätmine on määruse (EMÜ) nr 3821/85 rikkumine ja see liigitatakse *väga tõsiseks rikkumiseks*.

2.2.10 Artikkel 10

2.2.10.1 Tekst

1. *Veoettevõtjatel on keelatud töölepingu alusel töötavatele või veoettevõtja käsutusse antud juhtidele makstava tasu, ka lisatasu ja preemiade kujul makstavate summade sidumine läbisõidetud vahemaa pikkusega ja/või edasitoimetatud kauba kogusega, kui makstavad summad võivad oma laadi poolest ohustada liiklusohutust ja/või soodustada käesoleva määruse rikkumist.*
2. *Veoettevõtja korraldab lõikes 1 nimetatud juhtide töö nii, et juhid saavad kinni pidada nõukogu määrusest (EMÜ) nr 3821/85 ja käesoleva määruse II peatükist. Veoettevõtja peab juhti nõuetekohaselt juhendama ja regulaarselt kontrollima määruse (EMÜ) nr 3821/85 ja käesoleva määruse II peatüki täitmist.*
3. *Veoettevõtja vastutab oma sõidukijuhtide rikkumiste eest ka juhul, kui rikkumine pandi toime mõne teise liikmesriigi või kolmanda riigi territooriumil. Ilma et see piiraks liikmesriigi õigust võtta veoettevõtjat piiramatule vastutusele, võivad liikmesriigid selle vastutuse siduda lõigetes 1 ja 2 toodud sätete rikkumisega. Liikmesriigid võivad kaaluda kõiki tõendeid, mis võivad tõendada asjaolu, et veoettevõtjat ei saa toimepandud rikkumise eest põhjendatult vastutusele võtta.*
4. *Ettevõtjad, kaubasaatjad, ekspedeerijad, reisikorraldajad, peatöövõtjad, alltöövõtjad ja juhtide vahendamise agentuurid tagavad, et lepinguliselt sätestatud ajakavad ei lähe vastuollu käesoleva määruse sätetega.*
5.
 - a) *Veoettevõtja, kes kasutab käesoleva määruse reguleerimisalasse kuuluvates sõidukites sõidumeerikut, mis vastab määruse (EMÜ) nr 3821/85 IB lisale, tagab, et:*
 - i) *kõik andmed laetakse salvestusseadmelt ja juhikaardilt regulaarselt alla vastavalt liikmesriigi nõuetele ja et olulised andmed laetakse alla lühemate ajavahemike tagant, et tagada kõigi veoettevõtja poolt või veoettevõtja heaks teostatud tegevustega seotud andmete allalaadimine;*
 - ii) *kõiki nii salvestusseadmelt kui ka juhikaardilt allalaetud andmeid talletatakse pärast salvestamist vähemalt 12 kuud ja muudetakse kontrollivale ametnikule selle nõudmisel veoettevõtja valdustes kas otseselt või kaudselt ligipääsetavaks.*
 - b) *Käesoleva lõike tähenduses tõlgendatakse mõistet „allalaadimine” vastavalt määruse (EMÜ) nr 3821/85 IB lisa I peatüki punkti s määratlusele.*
 - c) *Oluliste andmete allalaadimise maksimaalse ajavahemiku üle vastavalt punkti a alapunktile i saab komisjon otsustada kooskõlas artikli 24 lõikes 2 nimetatud menetlusega.*

2.2.10.2 Rikkumised

Ettevõtja suutmatust tagada sõidumeeriku andmed.

2.2.10.3 Kontroll teel

Käesolevas artiklis pannakse kohustus ettevõtjatele. Artikli lõigetes 1, 2 ja 4 üksikasjalikult esitatud rikkumisi ei saa tegelikult korralikult avastada või uurida teedel korraldatavate kontrollide ajal ja parem on jätta need uurimiseks ettevõtjate üle teostatava kontrolli ajal, mis viiakse läbi nende valdustes, kus on tõenäoliselt olemas juurdepääs vajalikele tõenditele. Kui kahtlustatakse laiemat süüd seoses piiriüleste vedudega, on heaks tavaks anda igasugune kogutud teave edasi päritoluliikmesriigi kontrolliasutusele.

Lõike 3 (ettevõtja vastutus) rikkumise korral tuleb vaadata iga liikmesriigi siseriiklikku õigust.

On tõenäoline, et siseriiklik õigus määrab praktilised piirangud kontrolliorgani võimele tegelda välisriigi üksusega selliste õigusalaste rikkumiste korral.

Sellest hoolimata võib teel kogutud teave olla liikmesriigile kasulik, et selgitada välja ettevõtjad, keda peaks uurima.

Lõike 5 rikkumine on seotud ettevõtja kohustustega alla laadida ja kaitsta digitaalseid andmeid ning seepärast on need asjakohased eelkõige äriühingu üle teostatava kontrolli ajal.

2.2.11 Artikkel 11

2.2.11.1 Tekst

Iga liikmesriik võib kohaldada täielikult tema territooriumil teostatavate autovedude suhtes kõrgemat vaheaegade ja puhkeperioode alammäära või madalamat sõiduaegade ülemmäära kui on sätestatud artiklites 6 kuni 9. Seda tehes arvestavad liikmesriigid asjakohaseid töösuhte poolte vahelisi kollektiivlepinguid või muid lepinguid. Sellest olenemata kohaldatakse rahvusvahelisi vedusid teostavate juhtide suhtes käesoleva määruse sätteid.

2.2.11.2 Rikkumised

Ei ole

2.2.11.3 Kontroll tee!

Kuigi iga liikmesriik võib kohaldada rangemaid alam- või ülemmäärasid kui käesoleva määrusega ette nähtud, kohaldatakse rahvusvaheliste teekondade suhtes ikka määrusi (EÜ) nr 561/2006 ja (EMÜ) nr 3821/85.

Rahvusvahelistel teekondadel tuleks siiski rakendada tüüpilisi kontrolle juhtide ja sõidukite suhtes.

Liikmesriikides, kus siseriiklikel teekondadel on rangem kord, teostatakse kontrolle kooskõlas nende siseriiklike õigusaktidega.

2.2.12 Artikkel 12

2.2.12.1 Tekst

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

2.2.12.2 Rikkumised

Ei ole, (kuigi see võib sõltuda siseriiklikest õigusaktidest), ent juhul, kui juht ei ole erandit õigesti kohaldanud, tuleb kaaluda artiklite 6–9 rikkumisi.

2.2.12.3 Kontroll teel

Tingimusel et liiklusohutus pole seeläbi ohustatud ja selleks, et juht jõuaks sobivasse peatuskohta, on kõrvalekaldumine ELi eeskirjadest lubatud ulatuses, mis on vajalik isikute (sealhulgas reisijate), sõiduki või selle lasti ohutuse tagamiseks.

Juhid peavad kõrvalekalde põhjuse märkima sõidumeeriku salvestuslehe tagaküljele (kui kasutatakse analoogsalvestust) või väljatrükile või ajutisele lehele (kui kasutatakse digitaalset sõidumeerikut) hiljemalt sobivasse peatuskohta jõudmisel.

Euroopa Kohtu otsuse C-235/94¹⁰ kohaselt saab käesolevat erandit kohaldada üksnes juhtudel, kui ootamatult muutub võimatuks järgida juhtide tööaja eeskirju teekonna ajal. Teiste sõnadega – eeskirjade kavandatud rikkumised ei ole lubatud. See tähendab, et kui ettenägematu sündmus on toimunud, peab juht otsustama, kas on vaja eeskirjadest kõrvale kalduda. Seda tehes peab juht arvesse võtma vajadust tagada liiklusohutus.

Kontrolliametnikud peaksid toimima järgmisel viisil.

- Veenduge selle sündmuse täpses iseloomus, mille pärast juht otsustas kasutada käesoleva artikli sätteid. Pidage meeles teatavaid juhtumeid, mis on esitatud **1. selgitavas märkuses**.
 - Erandi tõendamiseks kontrollige salvestatut.
 - Veenduge, et erandit kasutati selleks, et jõuda sobivasse peatuskohta. *Märkus. See ei anna vabu käsi teekonna lõpuleviimiseks. Siiski peavad kontrollijad olema tähelepanelikud selle suhtes, et võib-olla ei ole sõiduk kontrolli ajal jõudnud sobivasse peatuskohta ja seega võib kõrvalekalle eeskirjadest mitte olla märgitud. Niisugusel juhul ei peaks sellist märke puudumist käsitama rikkumisena.*
 - Kontrollige, kas peatuskoht oli esimene sobiv asukoht.
 - Kontrollige eelmiste salvestiste alusel, kas erandit on kasutatud süstemaatiliselt ja korduvalt.
- Juhul kui käesolevat erandit on taotletud vääral, kaaluge artiklite 6–9 rikkumisi.

2.2.13 Artikkel 13

2.2.13.1 Tekst

1. Tingimusel et artiklis 1 sätestatud eesmärkide saavutamist ei seata ohtu, võib iga liikmesriik lubada erandeid artiklite 5–9 osas, sätestades oma territooriumil või kokkuleppel asjaomaste liikmesriikidega mõne teise liikmesriigi territooriumil eranditele individuaalsed tingimused, mida kohaldatakse vedudele ühte või mitmesse järgmisesse kategooriasse kuuluvate sõidukitega:

- a) eraõiguslike veoettevõtjatega mittekonkureerivate asutuste omanduses olevad või nende poolt ilma juhita rendile võetud kauba- või reisijateveoks kasutatavad sõidukid;
- b) sõidukid, mida põllumajandus-, aiandus-, metsandus- või kalandusettevõtjad kasutavad või võtavad ilma juhita rendile kaubaveoks oma äritegevuse raames ettevõtte asukohast kuni 100 km raadiuses;
- c) põllu- ja metsamajanduslikud traktorid, mida kasutatakse põllu- või metsamajanduslikel töödel sõidukit omava, rentiva või liisiva ettevõtte asukohast 100 km raadiuses;
- d) sõidukid või sõidukite kombinatsioon, mille lubatud täismass ei ületa 7,5 tonni ja mida kasutavad:
 - universaalsete postiteenuste osutajad Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. detsembri 1997. aasta direktiivi 97/67/EÜ (ühenduse postiteenuste siseturu arengut ja teenuse kvaliteedi parandamist käsitlevate ühiseeskirjade kohta) artikli 2 lõike 13 mõistes postisaadetiste kohaletoimetamiseks universaalse postiteenuse raames või
 - selliste materjalide, seadmete või masinate veoks, mida juht vajab seoses oma tööga. Neid sõidukeid tohib kasutada ettevõtte asukohast 50 km raadiuses, tingimusel et sõiduki juhtimine ei ole juhi põhitegevus;
- e) sõidukid, mis on käigus ainult saartel, mille pindala ei ületa 2 300 km² ja mis ei ole riigi ülejäänud territooriumiga ühendatud mootorsõidukitele kasutamiseks avatud silla, koolme ega tunneli kaudu;
- f) ettevõtte asukohast 50 km raadiuses kaubaveoks kasutatavad ning survegaasi, vedelgaasi või elektri jõul liikuvad sõidukid, mille lubatud täismass koos haagise või poolhaagisega ei ületa 7,5 tonni;
- g) sõidukid, mida kasutatakse sõidukoolitusel ja juhiloa või kutsetunnistuse saamiseks vajaliku sõidueksami sooritamiseks, tingimusel et selliseid sõidukeid ei kasutata kauba- või reisijateveoks ärieesmärkidel;
- h) sõidukitega, mida kasutatakse seoses kanalisatsiooniga, üleujutuste vastu kindlustamisega, vee-, gaasi- ja elektrihooldusteenusega, teedehoolduse ja -kontrolliga, olmejäätmete ükselt uksele kogumise ja kõrvaldamisega, telegraafi- ja telefoniteenusega, raadio- ja teleleviga ning raadio- või telesaatejate või -vastuvõtjate asukoha määramisega;
- i) 10- kuni 17-kohalised sõidukid, mida kasutatakse ainult mitteäriliseks reisijateveoks;
- j) erisõidukid, mis veavad tsirkuste ja lõbustusparkide varustust;
- k) erivarustusega projektsõidukid mobiilsete projektide jaoks, mida kasutatakse statsionaarselt põhiliselt koolituseesmärkidel;
- l) sõidukid, mida kasutatakse taludest piima kogumiseks ning taludesse piimamahutite tagastamiseks või loomasöödaks mõeldud piimatoodete kohaletoimetamiseks;
- m) sõidukid, mis on spetsiaalselt kohandatud raha ja/või väärtasjade vedamiseks;
- n) inimtoiduks mittemõeldud loomsete jäätmete või korjuste vedamiseks kasutatavad sõidukid;
- o) sõidukid, mida kasutatakse üksnes kaupade jaotuskeskustes, näiteks sadamates, ümberlaadimisrajatistes ja raudteeterminalides asuvatel teedel;
- p) elusloomade põllumajandusettevõttest kohalikule turule ja vastupidi või turult kuni 50 km

kaugusel asuvasse kohalikku tapamajja vedamiseks kasutatavad sõidukid.

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

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

— riigisisene regulaarne reisijatevedu, mille sõiduplaan on ametiasutuste poolt kinnitatud (sellisel juhul on lubatud üksnes vaheaegadega seotud erandid), ja

— sellised riigisiselised autoveod, mille puhul veetakse kaupu enda arvel või rendi või tasu eest ja mis ei avalda mõju ühtsele turule ja on vajalikud teatud majandusharude säilitamiseks riigi territooriumil ja mille puhul käesolevas määruses sätestatud erandid näevad maksimaalse raadiusena ette 100 km.

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

2.2.13.2 Rikkumised

Ei ole, juhul kui erandeid kohaldatakse õigesti.

2.2.13.3 Kontroll tee

Kontrolliametnikud peaksid kinnitama käesoleva erandi kasutamist, selgitades juhi abil välja teekonna üksikasjad, sõiduki kasutamise, sõidukile omaste seadmete ja lasti üksikasjad.

Tuleks meeles pidada, et käesoleva artikliga võimaldatakse erandeid üksnes artiklitest 5–9.

Märkus. Vastav erand nõudest paigaldada (ja kasutada) sõidumeerikut on sätestatud määruse (EMÜ) nr 3821/85 artikli 3 lõikes 2.

Kontrolliametnikud peaksid samuti teadma, et juht või ettevõtja võib-olla ei tea, et teatavat erandit kohaldatakse, ning püüavad järgida määrust (EÜ) 516/2006 jne, samal ajal kui võidakse kohaldada muid määrusi.

Need on **siseriiklikud** erandid, mis erinevad liikmesriigiti ning kehtivad üldiselt üksnes liikmesriigi piires, kuigi naaberriikide vahel võib olla sõlmitud kohalikke kokkuleppeid, mis lubavad vastastikust tunnustamist (nt Ühendkuningriik ja Iirimaa).

Lisajuhiseid saab siseriiklikest õigusaktidest.

Kõnealuste erandite järgi läbi viidud tegevused tuleks salvestada teiste töödena, juhul kui neid teostatakse tööpäeva jooksul kombinatsioonis koos reguleerimisalasse kuuluva sõiduki juhtimisega.

Kui juht ei kasuta erandit õigesti, peaks sellele järgnema üksikasjalik määrustel (EÜ) nr 561/2006 ja (EMÜ) nr 3821/85 põhinev kontroll.

Kui selgub, et on vajalik tõendada väidetavat erandit, pakub ELi veebisait

http://ec.europa.eu/transport/road/social_provisions/driving_time/driving_time_en.htm

ligipääsu igas liikmesriigis kehtivate siseriiklike erandite lõplikule loetelule. Seepärast peaksid kontrolliametnikud teel kontrolli teostades neid meeles pidama.

2.2.14 Artikkel 14

2.2.14.1 Tekst

- 1. Liikmesriigid võivad pärast komisjonilt loa saamist teha artiklite 6 kuni 9 kohaldamisel erandeid eriolukordades toimuvate vedude osas, kui sellised erandid ei ohusta oluliselt artiklis 1 nimetatud eesmärke.*
- 2. Pakilistel juhtudel võivad liikmesriigid teha ajutisi, mitte üle 30 päeva kestvaid erandeid, millest teatatakse viivitamata komisjonile.*
- 3. Komisjon teavitab teisi liikmesriike kõigist eranditest, mis on tehtud vastavalt käesolevale artiklile.*

2.2.14.2 Rikkumised

Ei ole

2.2.14.3 Kontroll teel

Määrusega lubatakse liikmesriikidel (komisjonile taotluse esitamisel) leevendada sõiduki juhtimise ülem- ja alammäärade järgimise nõuet, mis on kehtestatud artiklites 6–9. Samamoodi võivad liikmesriigid toimida erandlikes tingimustes või eriolukordades (nt äärmuslikes tööd katkestavates ilmastikutingimustes või suu- ja sõrataudi puhul Ühendkuningriigis) ning lubada ajutisi erandeid kuni 30-päevasteks ajavahemikeks, teatades sellest komisjonile.

Kui mis tahes eriolukorra kestmise ajal on kontrolliametnikud tõenäoliselt kursis niisuguste erandite kehtestamisega, siis peavad nad mõni aeg pärast seda sündmust salvestisi kontrollides teadma, et niisugust erandit võidi kohaldada.

Kui juht väidab, et määruse rikkumised ei olnud rikkumised, vaid seda lubas määruse leevendamine, tuleks juhilt nõuda loa koopiat. Kui kõnealust koopiat ei esitata, tuleks kinnitust küsida komisjonilt, kes nõuab enda teavitamist kõigist niisugustest lubadest.

Ajakohastatud loetelu on esitatud järgmisel veebisaidil:

http://ec.europa.eu/transport/road/social_provisions/driving_time/doc/temporary-relaxation-of-drivers.pdf

Kuna need on erandid, mis kehtivad kohalikul tasandil, võib eeldada, et pädev asutus on kontrolliametnikke sellest teavitanud. Seega huvitavad need muid liikmesriike vaid juhul, kui juht pärast seda siseneb teise liikmesriiki ja esitab kontrollis salvestise, mis sisaldab ilmseid rikkumisi, kuid tegelikult võivad need olla lubatud rikkumised.

Kontrolliametnik peaks seetõttu leidma kinnituse mis tahes väidetud erandi olemasolule ja nendel juhtudel, kui kinnitust ei leita, kohaldama artiklites 6–9 kehtestatud piirmäärasid.

2.2.15 Artikkel 15

2.2.15.1 Tekst

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

2.2.15.2 Rikkumised

Ei ole

2.2.15.3 Kontroll teel

Käesolevas artiklis nõutakse liikmesriigilt eeskirjade kehtestamist seoses juhtide sõiduaegade ja puhkeaegadega sõidukite puhul, mis on sellest artikli 3 punktiga a vabastatud. Need on ainult siseriiklikud eeskirjad.

2.16 Artikkel 16

2.2.16.1 Tekst

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

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

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

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

3. Töögraafik:

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

Märkused

Artikli 16 kohaldamine lõpetati alates 31.12.2007 (vt määruse (EÜ) nr 561/2006 artikkel 26, millega muudeti määruse (EMÜ) nr 3821/85 artiklit 3).

2.2.17 Artiklid 17 ja 18

Neid artikleid ei käsitleta siin, kuna neid ei kohaldata teel korraldatavas kontrollitegevuses.

2.2.18 Artikkel 19

2.2.18.1 Tekst

1. Liikmesriigid kehtestavad käesoleva määruse ja määruse (EMÜ) nr 3821/85 sätete rikkumiste eest sanktsioonid ja võtavad kõik vajalikud meetmed nende rakendamise tagamiseks. Nimetatud sanktsioonid peavad olema tõhusad, proportsionaalsed, hoiatavad ja mittediskrimineerivad. Käesoleva määruse ja määruse (EMÜ) nr 3821/85 rikkumine ei või kaasa tuua mitut sanktsiooni või menetlust. Liikmesriigid teavitavad komisjoni nimetatud meetmetest ja sanktsioone reguleerivatest sätetest artikli 29 teises lõigus nimetatud kuupäevaks. Komisjon omakorda edastab teabe liikmesriikidele.

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

Erandina, kui tuvastatakse rikkumine:

- mida ei pandud toime asjaomase liikmesriigi territooriumil ja*
- mille pani toime veoettevõtja, kelle asukoht on mõnes teises liikmesriigis või kolmandas riigis, või juht, kelle töökoht on mõnes teises liikmesriigis või kolmandas riigis,*

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

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

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

2.2.18.2 Rikkumised

Ei ole

2.2.18.3 Kontroll teel

Teel korraldatavate kontrollide ajal peaksid kontrolliametnikud teadma, et käesolev artikkel võimaldab neil taotleda juhtide (ja ettevõtjate) karistamist määruse (EÜ) nr 561/2006 nõuete rikkumise eest, kui on avastatud, et rikkumised on toimunud muu liikmesriigi või kolmanda riigi territooriumil. Artikli täpne sõnastus viitab sellele, et kõnealune õigus ei laiene määruse (EMÜ) nr 3821/85 rikkumistele, kuigi see võib sõltuda konkreetsetes liikmesriigis kehtestatud vastava õigusakti sõnastusest.

2.2.19 Artikkel 20

2.2.19.1 Tekst

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

2. Juht peab lõikes 1 viidatud tõendid nõudmisel esitama.

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

2.2.19.2 Rikkumised

Ei ole

2.2.19.3 Kontroll teel

Kontrollijad peavad olema valmis koguma meetmeid või karistusi käsitlevaid tõendeid erinevas vormis.

CORTE tüüpvorm, mille mõni liikmesriik on heaks kiitnud, on koostatud samalaadsete nõuete põhjal, mis on esitatud direktiivi 2000/30/EÜ 1. lisas, mis käsitleb teel korraldatava tehnilise kontrolli aruandlust.

Peamiselt võib kõnealune tõend olla allkirjastatud sõnumi vormis väljatrükil või sõidumeeriku salvestuslehel.

Kui juht ei esita tõendit eelmise karistuse kohta, on võimalik teda sama rikkumise eest veel karistada. Kui teda on sel moel veel karistatud ja eelmise karistuse tõendusmaterjal on pärast seda esitatud, siis tuleb viimane karistus tühistada.

2.2.20 Artikkel 21

2.2.20.1 Tekst

Et käsitleda juhtumeid, mille suhtes liikmesriik on seisukohal, et tegemist on käesoleva määruse rikkumisega, mis võib selgelt ohustada liiklusohutust, volitab see liikmesriik asjaomast pädevat asutust jätma asjaomane sõiduk seisma kuni rikkumise põhjuse kõrvaldamiseni. Liikmesriigid võivad kohustada juhti kinni pidama ööpäevasest puhkeperioodist. Lisaks sellele liikmesriigid vajaduse korral tühistavad või peatavad ettevõtja tegevusloa või piiravad selle kehtivust, kui ettevõtja asukoht on selles liikmesriigis, või võtavad ära sõidukijuhi juhiloa või peatavad või piiravad selle kehtivust. Komisjon, toimides artikli 24 lõikes 2 sätestatud korras, töötab välja suunised käesoleva artikli ühtlustatud kohaldamiseks.

2.2.20.2 Rikkumised

Ei ole

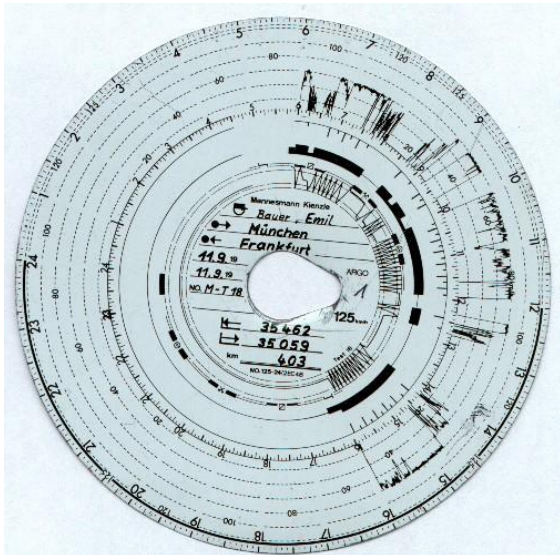
2.2.20.3 Kontroll teel

Käesoleva artikliga volitatakse liikmesriike vastu võtma õigusakte, mis võimaldavad jätta seisma sõiduki, mille juht rikub eeskirju, ning lubatakse kohaldada administratiivsanktsioone ettevõtjate ja juhtide suhtes. Kõik liikmesriigid ei ole kehtestanud meetmeid sõiduki keelamise või seisma jätmise lubamiseks.

2.2.21 Artiklid 22–29

Käesolevaid artikleid ei käsitleta siin, kuna neid ei kohaldata teel korraldatavas kontrollitegevuses, kuigi kontrolliametnikud peaksid teadma, et artikli 27 lõikega 1 muudetakse määrust (EMÜ) nr 3821/85 ja seega määratletakse liikmesriikide registreeritud sõidukid, mis peavad olema varustatud digitaalse sõidumeerikuga.

3. Määrus (EMÜ) nr 3821/85 – autovedudel kasutatavate sõidumeerikute ja salvestamise eeskirjad



3.1 Määrus (EMÜ) nr 3821/85

Sõidumeerikud teevad vajalikud salvestused, mis on otsustava tähtsusega mis tahes nõuetele vastavuse kontrollimisel, mida kontrolliametnikud teostavad. Andmed salvestatakse kas sõidumeeriku salvestuslehele või digitaalsesse andmefaili ning kogutakse kas automaatselt või (juhi) käsitsi sisestustena. Just kõnealuste salvestuste ülevaatamine võimaldab kontrolliametnikel suuremas osas välja selgitada, kas sõiduaegade ja puhkeperioodide eeskirjad on täidetud.

Määruses (EMÜ) 3821/85 määratakse kindlaks teatavad tehnilised üksikasjad seoses kõnealuse vahendi tüübikinnituse, paigalduse ja kontrolliga ning pannakse juhtidele kohustus järgida määruse nõudeid.

Määruse (EMÜ) 3821/85 üksikasjalik uurimine ei kuulu käesoleva dokumendi käsitlusalasse ja tuleb märkida, et käesolevat määrust kohaldatakse üksnes ELi liikmesriikides registreeritud sõidukite suhtes, kuigi käesoleva määrusega kooskõlas olemist peetakse piisavaks, et vastata analoogselt koostatud AETRI nõuetele.

Kõige asjakohasemad nõuded seoses sõidumeerikute kasutamisega on artiklites 3 ja 13–16. Nimetatud artiklitega pannakse selged ja üksikasjalikud kohustused juhtidele ja antakse põhjust paljude rikkumiste tekkeks, mida kontrolliametnikud avastavad teel korraldatavate kontrollide käigus.

Käesolevast määrusest kinni pidamata ei ole võimalik määruse (EÜ) nr 561/2006 nõuete täitmist realistlikult hinnata. Kontrolliametnik teostab järelevalvet määruse (EÜ) 561/2006 järgimise üle ja samal ajal tagab, et määruse (EMÜ) 3821/85 asjakohased nõuded oleksid täidetud.

Kontrolliametnikud peavad tundma kõnealuseid määrusi ning olema võimelised kontrollima ja hindama sõidumeeriku salvestisi.

3.1.1 Artikkel 3

3.1.1.1 Tekst

1. Sõidumeerik paigaldatakse ja seda kasutatakse liikmesriigis registreeritud sõidukites, mida kasutatakse reisijate või kauba autoveol ja mis on registreeritud ühes liikmesriigis, välja arvatud määruse nr 561/2006 artiklis 3 osutatud sõidukid. Määruse nr 561/2006 artikli 16 lõikes 1 osutatud sõidukid ning sõidukid, mille suhtes oli määruse (EMÜ) nr 3820/85 kohaldamisel antud erand, kuid mille suhtes erand määruse (EÜ) nr 561/2006 kohaselt enam ei kehti, peavad nimetatud nõude täitma hiljemalt 31. detsembriks 2007.

2. Liikmesriigid võivad anda käesoleva määruse kohaldamisel erandi määruse (EÜ) nr 561/2006 artikli 13 lõigetes 1 ja 3 osutatud sõidukite suhtes.

3. Pärast komisjonilt loa saamist võivad liikmesriigid anda käesoleva määruse kohaldamisel erandi määruse (EÜ) nr 561/2006 artiklis 14 osutatud vedudel kasutatavate sõidukite suhtes.

4. Siseriiklike vedude puhul võivad liikmesriigid nõuda sõidumeeriku paigaldamist ja selle kasutamist vastavalt käesolevale määrusele mis tahes sõidukil, mille puhul lõike 1 alusel paigaldamist ja kasutamist ei nõuta.

3.1.1.2 Rikkumised

Sõidumeerik ei ole paigaldatud eeskirjade kohaselt.

3.1.1.3 Teel

Kontrolliametnikelt nõutakse, et nad kontrolliksid seda, kas määruse kohaldamisest vabastatud sõidukitesse on paigaldatud õiget liiki sõidumeerik ja kas selle paigaldus vastavad määruse (EMÜ) 3821/85 nõuetele.

Käesolevas artiklis sätestatakse erand sõidumeeriku paigaldamisest sõidukitesse, mis tegelevad määruse (EÜ) nr 561/2006 artikli 13 lõikes 1 ja 3 loetletud vedudega.

Pange tähele, et sõidukid, mis on registreeritud ELi-välistes AETRI riikides, võivad AETRI artikliga 10 kooskõlas olla, kui järgitakse määruse (EMÜ) nr 3821/85 nõudeid, ent see ei ole vastavuses olemise ainuke viis. AETRI nõuded seoses ehituse, kasutuse ja paigaldusega kajastavad suures osas määruse (EMÜ) nr 3821/85 nõudeid ning käesolevas dokumendis neid ei käsitleta. Kui kontrollijad avastavad rikkumisi, mis on seotud nende kontrolliseadmete ehituse, kasutuse ja paigaldusega, mis on paigaldatud ELi-välistes AETRiga ühinenud riikides registreeritud sõidukitesse, peaksid nad seepärast panema tähele, et viidatakse õigele nõudele.

3.1.2 Artikkel 13

3.1.2.1 Tekst

Tööandja ja autojuhid tagavad ühelt poolt sõidumeeriku ja teiselt poolt juhikaardi korrektse toimimise ja õige kasutamise, kui juht peab juhtima sõidukit, millele on paigaldatud sõidumeerik vastavalt IB lisale.

3.1.2.2 Rikkumised

Suutmatust tagada sõidumeeriku korrektne toimimine.
Defektse sõidumeerikuga sõiduki kasutamine. Need on *väga tõsised rikkumised*.

3.1.2.3 Kontroll teel

Teel korraldatava kontrolli ajal peaksid kontrolliametnikud teostama järelevalvet sõidumeeriku korrektse toimimise üle, uurides esitatud andmeid ja vaadates üle diagnostilisi aruandeid, mis on eri sõidumeerikusüsteemide kohta kättesaadavad. Mis tahes puudus, mis mõjutab juhi tegevuse täpset salvestamist, võib piirata ka kontrolliametniku võimet kontrollida määrustele vastavust.

Analoogsõidumeerikud

Puuduvad või valesti paiknevad jäljed, rikke olemasolu näitavad jäljed (nt hälbed skaala maksimaalsest näidust või hulgi jäljed) või mis tahes ebatavalised jäljed on head osutajad sellele, et sõidumeerik ei toimi ettenähtud viisil.

Digitaalsed sõidumeerikud

Juhikaart on digitaalse sõidumeerikusüsteemi koostisosa ja kaardi korrektne toimimine on käesoleva artikli nõue.

Häiretega töö, eksimuste ja rikete teave võib olla salvestatud failis „Sündmused ja rikked”, mis paikneb salvestusseadmes.

Kontrollijad peaksid arvesse võtma seda, kas on selge, et mis tahes niisugune puudus on just (nt teel olles) tekkinud, ja võimaldama paranduste tegemise. Pange tähele, et määruse (EMÜ) nr 3821/85 artikliga 16 on ette nähtud, et „[s]eadme rikke või tõrgete korral laseb tööandja selle kinnitatud paigaldajal või töökojal parandada niipea, kui asjaolud võimaldavad. Kui sõidukil ei ole võimalik tagasi pöörduda tööandja territooriumile ühe nädala jooksul alates rikke või tõrgetega töötamise ilmnemisest, tehakse remont teel”.

Sellele vaatamata peaksid kontrollijad otsima tõendeid, et sõidumeeriku rikked on pikemaajalised, mitte alles tekkinud, ning võtma asjakohased haldussunnimeetmeid.

Ilmse talitlushäirega sõidumeerik võib samuti osutada, et salvestustele segatakse vahele või on seda tehtud, ja kontrolliametnikud peaksid seda meeles pidama, kui nad niisugust liiki rikkeid uurivad.

3.1.3 Artikkel 14

3.1.3.1 Tekst

1. Tööandja annab vastavalt I lisale paigaldatud sõidumeerikuga sõidukite juhtidele piisava arvu salvestuslehti, pidades silmas lehtede isikliku olemust, tööaja pikkust ning võimalikku kohustust asendada need lehed, mis on rikutud või mille on volitatud kontrolliametnik ära võtnud. Tööandja annab juhtidele ainult tüübikinnitusega salvestuslehed, mis sobivad kasutamiseks sõidukile paigaldatud sõidumeerikus.

Kui sõidukile on paigaldatud sõidumeerik vastavalt IB lisale, tagavad tööandja ja autojuht, et teenistusaja pikkust arvestades saab kontrollimise korral teha korrektselt IB lisas osutatud taotluse kohase trükkimise.

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

3. IB lisas määratletud juhikaart antakse välja juhi taotlusel pädeva asutuse poolt liikmesriigis, kus on juhi alaline elukoht.

Liikmesriik võib nõuda juhikaardi omamist igalt juhilt, kelle suhtes kehtivad määruse (EMÜ) nr 3820/85 nõuded ja kelle alaline elukoht on selle riigi territooriumil.

a) Käesolevas määruses tähendab alaline elukoht kohta, kus isik tavaliselt elab, see on iga kalendriaasta jooksul vähemalt 185 päeva seoses isiklike ja tööalaste sidemetega või, juhul kui isikul tööalased sidemed puuduvad, seoses isiklike sidemetega, millest ilmneb nimetatud isiku märkimisväärne seos tema elukohaga.

Kuid sellise isiku alaliseks elukohaks, kelle tööalased sidemed on isiklikest sidemetest erinevas kohas ja kes seega elab vaheldumisi erinevates kohtades, mis asuvad kahes või enamas liikmesriigis, loetakse tema isiklike sidemetega seotud kohta, tingimusel et see isik pöördub sinna regulaarselt tagasi. Viimane tingimus ei pea olema täidetud, kui isik elab liikmesriigis selleks, et täita tähtajalist tööülesannet.

b) Juhid esitavad tõendi oma alalise elukoha kohta mis tahes sobival viisil, näiteks isikutunnistuse või mis tahes muu kehtiva dokumendi näol.

c) Juhikaarti väljaandvad liikmesriigi pädevad asutused võivad nõuda lisateavet või -tõendeid, kui neil on kahtlusi vastavalt punktile b alalise elukoha kohta tehtud avalduse kehtivuse suhtes või teatava erikontrolli läbiviimiseks.

d) Juhikaarti väljaandva liikmesriigi pädevad asutused tagavad võimaluse piires, et taotleja ei oleks juba kehtiva juhikaardi omanik.

4. a) Liikmesriigi pädev asutus isikustab juhikaardi vastavalt IB lisa sätetele.

Halduseesmärkidel ei tohi juhikaardi kehtivus ületada viit aastat.

Juhil võib olla ainult üks kehtiv juhikaart. Juhil on lubatud kasutada ainult oma isikustatud juhikaarti. Juht ei tohi kasutada juhikaarti, mis on defektne või mille kehtivusaeg on lõppenud. Kui vana juhikaardi asemele antakse välja uus juhikaart, peab uuel kaardil olema juhikaardi sama väljaandmisnumber, kuid indeksit suurendatakse ühe võrra. Väljaandev asutus peab registrit väljaantud, varastatud, kadunud või defektsete juhikaartide kohta vähemalt nende kehtivuse jooksul.

Kui juhikaart on kahjustada saanud, ei funktsioneerigi õigesti, on kadunud või varastatud, annab asutus viie päeva jooksul pärast vastavasisulise üksikasjaliku taotluse saamist asenduskaardi.

Uuendamistaotluse saamisel kaardi kohta, mille kehtivusaeg hakkab lõppema, annab amet uue kaardi enne kehtivusaja lõppkuupäeva, tingimusel et taotlus on esitatud artikli 15 lõike 1 teises lõigus sätestatud aja piires.

b) Juhikaarte antakse välja ainult neile taotluse esitajale, kelle suhtes kohaldatakse määruse (EMÜ) nr 3820/85 sätteid.

c) Juhikaart on isiklik. Kaarti ei tohi selle ametliku kehtivusaja jooksul tühistada ega selle kehtivust peatada ühelgi põhjusel, välja arvatud juhul, kui liikmesriigi pädev asutus leiab, et kaart on võltsitud, või kui juht kasutab kaarti, mis ei ole tema oma, või kui omanduses olev kaart on saadud valeandmete ja/või võltsitud dokumentide alusel. Kui selliseid kehtivuse peatamise või tühistamise meetmeid võtab muu liikmesriik kui juhikaardi väljaandnud liikmesriik, tagastab esimene kaart selle väljaandnud liikmesriigi asutustele ja esitab tagastamise põhjused.

d) Liikmesriikide väljaantud juhikaarte tunnustatakse vastastikku.

Kui liikmesriigi väljaantud kehtiva juhikaardi omanik on sisse seadnud oma alalise elukoha teises liikmesriigis, võib ta paluda oma kaardi vahetamist samaväärse juhikaardi vastu; vahetust teostava liikmesriigi kohustuseks on vajadusel kontrollida, kas esitatud kaart tegelikult veel kehtib.

Vahetust teostavad liikmesriigid tagastavad vana kaardi väljaandnud liikmesriigi asutustele ja esitavad tagastamise põhjused.

e) Kui liikmesriik asendab või vahetab välja juhikaardi, registreeritakse asendamine või vahetus, samuti iga järgnev asendus või uuendus selles liikmesriigis.

f) Liikmesriigid võtavad juhikaartide võltsimise vältimiseks kõik vajalikud meetmed.

5. Liikmesriigid tagavad, et andmeid, mis on vajalikud, et kontrollida vastavust määrusele (EMÜ) nr 3820/85 ja nõukogu 10. veebruari 1992. aasta direktiivile 92/6/EMÜ (teatud kategooria mootorsõidukitele kiiruspiirikute paigaldamise ja nende kasutamise kohta ühenduses), (1) mis on salvestatud ja talletatakse sõidumeerikuga vastavalt käesoleva määruse IB lisale, saab teha kättesaadavaks vähemalt 365 päeva pärast nende salvestamiskuupäeva ning et neid saab teha kättesaadavaks tingimustel, mis tagavad andmete turvalisuse ja täpsuse.

Liikmesriigid võtavad kõik vajalikud meetmed tagamaks, et sõidumeeriku edasimüümine või mahakandmine ei pärsiks eelkõige käesoleva lõike rahuldavat kohaldamist.

3.1.3.2 Rikkumised

Juht ei suuda tagada, et väljatrükkimine teostatakse edukalt:

a) ebapiisava paberi tõttu – *väiksem rikkumine*;

b) muu põhjuse, nt defektse salvestusseadme tõttu – *väga tõsine rikkumine*.

Juht kasutab juhikaarti, mille omanik ta ei ole – *väga tõsine rikkumine*.

Juht kasutab defektset juhikaarti – *väga tõsine rikkumine*.

Juhil on rohkem kui üks juhikaart, millel on tema andmed – *väga tõsine rikkumine*.

Juht ei ole kasutanud juhikaarti (nt kui kaarti ei ole, kuid juhitakse digitaalse sõidumeerikusüsteemiga sõidukit) – *väga tõsine rikkumine*.

Andmeid ei ole salvestatud (1 aasta) – *ettevõtjapoolne rikkumine – väga tõsine rikkumine*.

3.1.3.3 Kontroll teel

Käesoleva artikli lõikega 1 nähakse ettevõtjatele ja juhtidele ette teatavad kohustused seoses nõuetele vastava sõidumeeriku salvestussüsteemi tegevusega.

Juht peab tagama, et ta on igal ajal võimeline vajaduse või nõudmise korral väljatrükke tegema ja praktiliselt tähendab see seda, et juht peab hoidma enda juures piisavat hulka paberirulle. Kui ta sellel põhjusel ei saa väljatrükki teha, on see rikkumine.

(Juhte peaks julgustama, et nad hoiaksid enda juures piisaval hulgal printeripaberi rulle.)

Ettevõtjad on kohustatud varustama juhti sõidumeeriku salvestuslehtede piisava varuga, mis sobivad kasutatavasse seadmesse. Kõnealuste kohustuste täitmata jätmise tähendaks, et tööandja/ettevõtja on sooritanud rikkumise.

Lõikes 2 esitatakse nõuded ettevõtjatele (käitajatele, ettevõtjatele) seoses salvestuslehtede ja allalaaditud andmete tagamise ja säilitusviisiga ning kuna nende nõuete täitmata jätmise on ettevõtjapoolne rikkumine, siis ei ole see teel korraldatavates kontrollides eriti tähtis.

Lõigetes 3 ja 4 käsitletakse peamiselt liikmesriikide ja kaarte väljastavate asutuste poolt antavate juhikaartide väljastusmenetlusi, koosseisu ja omadusi, mis ei ole teel korraldatavates kontrollides eriti tähtsad.

Siiski keelab tekst juhtidel omada enam kui üht kehtivat juhikaarti, lubades kasutada üksnes tema enda isikustatud juhikaarti ja keelates defektse/rikutud või aegunud kaardi kasutamise. Kui kaart on võltsitud, omandatud valeandmete või võltsdokumentide alusel või juht kasutab kaarti, mille omanik ta ei ole, siis võib (pädev asutus) kaardi ära võtta või selle kehtivuse peatada.

3.1.4 Artikkel 15

3.1.4.1 Tekst

1. Juhid ei kasuta määrdunud või rikutud salvestuslehti või mälukaarte. Selleks peab salvestuslehti või mälukaarte piisavalt kaitsma. Kui juht soovib uuendada oma juhikaarti, esitab ta hiljemalt 15 tööpäeva enne kaardi kehtivuse lõppkuupäeva pädevatele asutustele taotluse liikmesriigis, kus on tema alaline elukoht.

Kui kirjetega leht on saanud kahjustada, lisab juht rikutud salvestuslehe või mälukaardi tagavaralehe juurde, millega see asendati.

Kui juhikaart on saanud kahjustada, töötab häiretega, on kadunud või varastatud, esitab juht seitsme kalendripäeva jooksul pädevatele asutustele asenduskaardi saamise taotluse liikmesriigis, kus on tema alaline elukoht.

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

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

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

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

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

2. Juht kasutab salvestuslehte või mälukaarti iga päev, mil ta sõidukit juhib, ning alates hetkest, kui ta sõiduki üle võtab. Salvestuslehte või mälukaarti ei võeta välja enne ühe päeva tööaja lõppu, kui selle väljavõtmine ei ole muul viisil lubatud. Ühtki salvestuslehte või mälukaarti ei tohi kasutada pikema aja jooksul kui see, milleks see oli ette nähtud.

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

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

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


Kui IB lisa kohaselt sõidumeerikuga varustatud sõidukis viibib mitu juhti, siis tagab iga juht, et tema juhikaart asetatakse sõidumeeriku õigesse avasse.

Kui sõidukis on mitu juhti, teevad juhid vajaduse korral salvestuslehtedes muudatusi, nii et I lisa II peatüki punktides 1 kuni 3 osutatud teave on registreeritud selle juhi salvestuslehel, kes tegelikult juhib.


3. Juht:

— tagab salvestuslehel registreeritud aja vastavuse sõiduki registreerimisriigi ametlikule ajale,
— kasutab lüliteid, mis võimaldavad registreerida eraldi ja eristatavalt järgmised ajavahemikud:

a) Märki alla:  sõiduaeg;

b) „teised tööd” – mis tahes tegevus peale sõiduki juhtimise Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. märtsi 2002. aasta direktiivi 2002/15/EÜ (autovedude alase liikuva tegevusega hõivatud isikute tööaja korralduse kohta) (1) artikli 3 punkti a tähenduses, samuti mis tahes töö sama või mõne teise tööandja jaoks kas transpordisektoris või väljaspool seda ning need tuleb registreerida märki all .

c) „valmisoleku aeg” – direktiivi 2002/15/EÜ artikli 3 punkti b tähenduses tuleb registreerida märgi all ;

d) märgi alla:  töö vaheajad ja igapäevane puhkeaeg.

4. Aegunud

5. Iga juht kannab oma salvestuslehele järgmised andmed:

a) salvestuslehe kasutamist alustades – oma perekonna- ja eesnimi;

b) salvestuslehe kasutamise alguse ja lõpu kuupäeva ja koha;

c) iga sõiduki registreerimisnumbri, millele ta on määratud tööle, nii salvestuslehele kantud esimese reisi alguses ja ka salvestuslehe kasutamise ajal, kui tuleb sõidukit vahetada;

d) läbisõidumõõdiku näit:

— salvestuslehele kantud esimese reisi alguses,

— salvestuslehele kantud viimase reisi lõpus,

— tööpäeva jooksul sõiduki vahetamise korral (sõiduki näit, millele ta oli määratud, ja sõiduki näit, millele ta määratakse);

e) sõiduki mis tahes vahetamise aeg.

5a. Juht sisestab sõidumeerikusse vastavalt IB lisale riikide sümbolid, kus ta alustab ja lõpetab oma ühe päeva tööaja. Liikmesriik võib siiski nõuda selliste sõidukite juhtidelt, mis on seotud veooperatsioonidega tema territooriumil, üksikasjalikumate geograafiliste täpsustuste lisamist riigisümbolile, tingimusel et liikmesriik on teatanud neist komisjonile enne 1. aprilli 1998 ja neid ei ole rohkem kui 20.

Eespool nimetatud andmete sisestamise käivitab juht ning see võib toimuda täielikult käsitsi või automaatselt, kui sõidumeerik on ühendatud satelliitseiresüsteemiga.

6. I lisa määratletud sõidumeerik peab olema konstrueeritud nii, et volitatud kontrolliametnik saaks vajaduse korral pärast meeriku avamist lugeda kontrollimisele eelnenud üheksa tunni andmeid salvestuslehte pöördumatult painutamata, rikkumata või määrimata.

Lisaks sellele peab seade olema konstrueeritud nii, et oleks võimalik korpust avamata teha kindlaks, et registreerimine on toimunud.

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

i) jooksva nädala salvestuslehed ja juhi poolt eelnenud 28 päeval kasutatud salvestuslehed;

ii) juhikaardi selle olemasolul ja

iii) kõik jooksva nädala ja eelnenud 28 päeva jooksul koostatud käsikirjalised kanded ja väljatrükkid, mis on ette nähtud käesoleva määruse ja määrusega (EÜ) nr 561/2006.

b) Kui juht juhhib sõidukit, mis on varustatud sõidumeerikuga IB lisa kohaselt, peab ta suutma kontrolliametnikule selle nõudmisel igal ajal esitada:

i) juhikaardi selle olemasolul;

ii) kõik jooksva nädala ja eelnenud 15 päeva jooksul koostatud käsikirjalised kanded ja väljatrükkid, mis on ette nähtud käesoleva määruse ja määrusega (EÜ) nr 561/2006, ja

iii) salvestuslehed punktis 1 osutatud ajavahemiku kohta, kui ta on selle ajavahemiku jooksul juhtinud sõidukit, mis on varustatud sõidumeerikuga vastavalt I lisale.

Pärast 1. jaanuari 2008 hõlmab alapunktis ii osutatud ajavahemik siiski jooksvat päeva ja eelnenud 28 päeva.

c) Volitatud kontrolliametnik võib määruse (EÜ) nr 561/2006 täitmist kontrollida, analüüsides salvestuslehti, kuvades ekraanile või trükkides välja sõidumeerikus või juhikaardil salvestatud andmeid või muul moel iga teist tõendussuutlikku dokumenti, mis tõendab mittevastavust mõne sättega, näiteks artikli 16 lõigete 2 ja 3 sätetega.

8. Andmeid, mis on registreeritud salvestuslehel, salvestatud sõidumeerikusse või juhikaardile või IB lisas määratletud sõidumeeriku väljatrükil, on keelatud võltsida, varjata või hävitada. Sama kehtib ka sõidumeeriku, salvestuslehe või juhikaardiga mis tahes manipuleerimise kohta, mis võib kaasa tuua andmete ja/või trükitud teabe võltsimise, varjamise või hävitamise. Sõidukis ei tohi olla ühtegi seadet, mida saaks kasutada sellisel otstarbel.

3.1.4.2 Rikkumised

Suutmatust esitada andmeid teel

Suutmatust esitada raamatut, registrit või mis tahes muud dokumendi, kui seda teel nõutakse

Suutmatust kasutada sõidumeeriku salvestuslehti või juhikaarti

Suutmatust väljastada piisavalt salvestuslehti (ettevõtja)

Suutmatust tagastada lehed tööandjale

Ebaõigete salvestuslehtede kasutamine seadmes

Suutmatust vajadusel muuta sõidumeeriku salvestuslehte või juhikaarti (kahe juhiga veol)

Suutmatust tagada juhikaardi sisestamine digitaalsõidumeeriku õigesse avasse

Suutmatust sisestada nõutavad ajavahemikud käsitsi, automaatselt või muul viisil

Keskvälja üksikasjad (analoogsõidumeerik)

Režiimilüliti ebaõige kasutamine

Suutmatust sisestada päritoluriigi tähist (digitaalne sõidumeerik)

Ebaõige sõidumeeriku aeg

Suutmatust printida teekonna algul või lõpus ja sisestada asjakohased üksikasjad (kui digitaalne sõidumeerik või kaart on defektne)

Suutmatust taotleda juhikaardi asendamist (kehtivuse pikendamisel) 15 päeva või (defektse, kadunud või varastatud kaardi puhul) 7 päeva jooksul

(Analoog)salvestuslehe või (digitaalse) juhikaardi omavoliline eemaldamine

Salvestuslehe ettenähtust pikaajalisem kasutamine

Määratud või rikitud salvestuslehtede kasutamine

Keelatud seade (s.o seade sõidumeeriku salvestustega manipuleerimiseks või salvestuste varjamiseks)

3.1.4.3 Kontroll teel

Määrusega nähakse ette üksikasjalikud kohustused juhtidele seoses salvestuste teostamise, säilitamise ja esitamisega, sõidumeeriku toimimisega ja erandlike tingimuste korral järgitavate menetlustega.

Artikli 15 lõige 1

Määruse tekst määratleb selgesti, missuguseid menetlusi tuleb järgida. Haldussunnimeetmeid võetakse, kui tahtlikult sooritatakse allpool loetletud tegevusi:

- a) määratud või rikitud salvestuslehtede kasutamine, nt lehtede kasutamine, mis on kannatanud hooletu hoolduse tõttu kas pärast või enne kasutamist. Arusaadavalt on

juhil vastutus mitte kasutada määratud või rikitud salvestuslehti. Pärast kasutamist peab neid säilitama viisil, mis hoiaks ära määrdumise või kahjustuse, mis võib lehel olevad salvestused rikkuda või loetamatuks muuta. Juhuslikku ja kergest vigastust või mustust, mis ei takista nõuetele vastavuse kontrolli, võib lugeda väiksemaks rikkumiseks.

- b) suutmatus taotleda kadunud, varastatud või häiretega töötava (kaudselt on siin nõue tõendada niisuguse väljavahetamise taotlemist) juhikaardi väljavahetamist 7 päeva jooksul. Kui juht esitab ettenähtud väljatrüki, mis osutavad häiretega tööle või kadumisele, mis on kestnud üle 7 päeva, peab ta samuti esitama taotlemise tõendid, et vältida haldussunnimeetmete võtmist kõnealuse ilmse rikkumise eest.
- c) suutmatus printida teekonna algul või lõpus seetõttu, et juhikaart, mis töötab häiretega, on rikitud või ei ole juhi valduses, juhul kui võimetus salvestada juhikaardile on ilmne või kui sellele osutab sõiduki salvestusseade.

Märkus. ... ei ole juhi valduses [s.o juhikaart] – juht peab suutma esitada juhikaardi, mis on talle väljastatud. Kui juht on ametlikult teatanud juhikaardi kadumisest või häiretega töötamisest, on tal õigus ainult piiratud ajavahemiku (seitsme päeva) jooksul, mil juhikaart ei ole tema valduses, juhtida digitaalse sõidumeerikuga varustatud sõidukit. Juhile tuleb väljastada juhikaart, enne kui tal lubatakse juhtida digitaalse sõidumeerikuga varustatud sõidukit.

Artikli 15 lõige 2

Määruse tekstiga täiendatakse salvestusseadme töö nõudeid.

Sõidumeerik peab salvestama juhi kõik reguleerimisalasse kuuluvad tegevused:

- a) ajavahemik alates töö alustamisest kuni kontrolli võtmiseni sõiduki üle;
- b) ajavahemikud, mille jooksul juht teostab kontrolli sõiduki üle;
- c) ajavahemik, mil juht lõpetab kontrolli sõiduki üle kuni tööpäeva lõpuni.

Seepärast juhul, kui juht ei salvesta oma tegevusi täielikult, kasutades nii salvestusseadet kui ka tehes kandeid käsitsi, võib see viia haldussunnimeetmete võtmisele (vt samuti määruse (EÜ) nr 561/2006 artikli 6 lõige 5).

Juhil ei ole lubatud salvestuslehte või juhikaarti välja võtta enne ühe päeva tööaja lõppu, kui selle väljavõtmine ei ole muul viisil lubatud. Niisugusele loale viitavad muud regulatiivnõuded nagu:

- a) sõiduki vahetus;
- b) esitamine täitevasutuse või kontrolliametnikule;
- c) nõue lisada käsitsi kande märkus;
- d) salvestusseadme häiretega töö.

Kontrolliametnikud peaksid teadma, et salvestuslehe või juhikaardi mis tahes omavoliline eemaldamine sõidumeerikust võib varjata tegevusi, millega juhul, kui need olid salvestatud, rikutaks määrust (EÜ) nr 561/2006.

Juhid ei tohi kasutada salvestuslehti kauem kui 24 tundi, kuna see võib viia eelmiste salvestatud tegevuste rikkumise või hävimiseni. Kõnealust rikkumist on lihtne kindlaks määrata salvestuslehtede kontrollimisel, kui sel leidub kattuvaid jälgi, ning nende leidmisel võetakse haldussunnimeetmeid.

Niisugune rikkumine ei ole võimalik digitaalsõidumeeriku või digitaalse juhikaardi kasutamisel. Vastav rikkumine oleks salvestatud andmete kaotus selle tõttu, et andmeid ei laetud alla.

Kui on kaks juhti, nõutakse käesolevas määruses teatavaid menetlusi.

Juhid peavad tagama, et selle isiku juhikaart, kes tegelikult sõidukit juhib, on salvestusseadme õiges avas ning analoogsalvestuslehtede korral, et isiku salvestusleht, kes tegelikult sõidukit juhib, on õigesti seadmesse paigutatud, et vahemaad, kiirust ja sõiduaega oleks võimalik salvestada.

Salvestusseadme ja mõlema juhikaardi või mõlema analoogsalvestuslehe uurimine kontrolli ajal paljastab kõnealuse rikkumise.

Artikli 15 lõige 3

Käesolev osa käsitleb salvestusseadme töö ja seadete nõudeid.

Juhid peavad tagama, et ajanäit analoogsõidumeerikul vastab registreerimisriigi ametlikule ajale. Suutmatus seda teha on rikkumine.

Kontrolliametnikud peaksid teadma, et registreerimisriigi ametlik aeg erineda ametlikust ajast, mis on kasutusel kontrollimise kohas. Suvalised ajaseaded võivad viidata sellele, et tehtud on mingeid manipulatsioone, nii et sel juhul tuleks läbi viia uurimine, et välistada võimalik võltsimine. Isegi kui võltsimist ei avastata, on käesoleva nõude rikkumise tagajärg haldussunnimeetme võtmine.

Digitaalse sõidumeeriku korral salvestab sõiduki salvestusseade koordineeritud maailmaaja (UTC) järgi, kuid võib näidata kohalikku aega.

Juht peab tegevused salvestama salvestusseadme abil, kasutades sõidumeeriku liigile ette nähtud meetodeid, mis on esitatud allpool.

Suutmatus seda teha võib kaasa tuua haldussunnimeetmete võtmise.



- „Sõiduaeg”. Pidage meeles, et enamikus nüüdisaegsetes salvestusseadmetes toimub sõiduaja salvestamine automaatselt, tingimusel et salvestusleht või juhikaart on õigesti paigaldatud.



- „Teised tööd”. Hõlmab kõiki tööna määratletavaid tegevusi peale sõiduki juhtimise ELi või AETRI eeskirjade reguleerimisalas. Siia kuulub mis tahes töö sama või teise tööandja juures transpordisektoris või väljaspool seda.



- „Valmisolekuageg”. Mõiste on määratletud direktiivi 2002/15/EÜ artikli 3 lõikes b, mille võib kokku võtta järgmiselt:
 - aeg, mis ei ole vaheaeg ega puhkeaeg ning mille jooksul juht ei pea viibima oma sõiduki juures, kuid peab olema kättesaadav, et teda oleks võimalik kutsuda sõitmist alustama või jätkama või muud tööd tegema. Tüüpilised näited on järgmised:
 - aeg, mil juht saadab parvlaeva või rongiga veetavat sõidukit;
 - ooteajad, mil toimub sõidukile kauba peale- või mahalaadimine;
 - ooteajad piiridel;
 - liikluskeeldudest tulenevaid seisakud.

Kõnealused ajavahemikud ja nende prognoositav kestus on eelnevalt teada kas enne väljasõitu või natuke enne kõnealuse ajavahemiku tegelikku algust. Selle tegevuse peab valima sõiduki meeskonna liige ajavahemikuks, mille ta veedab, saates sõidukit, mida juhib teine juht, juhul kui ta teostab muud tööd (nt navigeerimist). Siiski kuni 45 minutit ajast, mille niisugune sõiduki meeskonna mitteaktiivne liige on salvestanud valmisolekuajana, võib käsitleda kui vaheaega, kuna tehniliselt ei ole niisugust vaheaega digitaalsõidumeerikul voodi/puhkuse tähise all võimalik registreerida.



- „Vaheajad või puhkeperioodid”. Need hõlmavad vaheaegu töös või sõiduki juhtimises ning ööpäevaseid või iganädalasi puhkeperioode. Juhid ei või juhtida sõidukit ega teha mis tahes muud tööd. Vaheaegu kasutatakse üksnes taastumiseks. Puhkeperioodi jooksul peab juhil olema võimalus ise oma ajakasutuse üle otsustada. Juht, kes teeb tööd samal ajal, kui tema sõidumeerik on seatud vaheajale või puhkeajale, sooritab rikkumist.

Kui juhid on valinud teatava vigase mooduse, on mõistlik eeldada, et nad teevad käsitsi kande või väljastavad väljatrüki, millele märgitakse vea üksikasjad nii pea, kui niisugune viga ilmsiks tuleb.

Artikli 15 lõige 5

Käesolevas artiklis määratletakse teave, mis tuleb käsitsi sisestada sõidumeeriku salvestuslehele. Kui juht ei salvesta kõnealust teavet ettenähtud ajal, rikub ta sellega käesolevat määrust ja võidakse võtta haldussunnimeetmeid.

- Tööülesandeid alustades peab juht sisestama oma nime, nii eesnime kui ka perekonnanime. Ta peab jälgima, et ta nimi ei ulatuks salvestuslehe salvestusalale.

Hüüdnimed ja initsiaalid ei ole lubatud, välja arvatud juhul, kui need sisestatakse lisaks nõutud teabele. Kui nimi on ettenähtud alale mahtumiseks liiga pikk, nii et kasutada tuleb lühendeid, peaks täisnime kirjutama salvestuslehe tagaküljele.

- Eelistatavalt soovitatakse kirjutada enne perekonnanimi, seejärel eesnimi. See on abiks asutustele, kes võivad mitte tunda eri liikmesriikide nimereegleid, kuid käesoleva standardi täitmata jätmist ei käsitata rikkumisena. Vale nime sisestamine muudab salvestuse valeks.
- Sisestama peab kuupäeva ja alguskoha. Valeandmete või vale asukoha sisestamine muudab salvestuse valeks. Tööülesannete täitmise lõpus tuleb sisestada kuupäev ja koht. Kui salvestuslehe kasutamine algab ja lõpeb samal kuupäeval, tuleks kõnealune kuupäev sisestada kaks korda. Kordusmärkide kasutamine ei ole lubatud. Asukoha üksikasjad peaksid osutama lähimale linnale või külale ja peavad olema sisestatud kaks korda, kui algus- ja lõpetamiskoht on sama.
- Iga sellise sõiduki registrinumber, millele juht on määratud.
- Läbisõidumõõdiku ööpäevaste andmete algus- ja lõpunäit ning läbisõidumõõdiku algusnäidud igal juhitud sõidukil.

Keskvälja teave võib puududa juhipoelse hooletuse tõttu või seepärast, et valmistatakse võltsimiseks, ning kontrolliametnikel võib olla raske neid kahte eristada. Igal juhul tuleks püüda välja selgitada puuduva teabe põhjus, käsitledes juhuslikku eksimust vähem tõsise rikkumisena kui järjekindlaid rikkumisi, enne kui otsustatakse võtta haldussunnimeetmeid.

Artikli 15 lõige 5a

Digitaalse sõidumeeriku puhul nõutakse juhilt, et ta sisestaks riigi sümboli, kus ta alustab või lõpetab oma ööpäevase tööaja, ning käesolev nõue laieneb kõigile asetleidvatele sõidukivahetustele.

Suutmatus käesolevat nõuet täita on määruse rikkumine.

Artikli 15 lõige 6

Käesolevas lõikes käsitletakse analoogsalvestusseadme konstrueerimise nõudeid, sel on vähe mõju haldussunnitegevusele ja see ei nõua lisatõlgendamist.

Artikli 15 lõige 7

Kui sõiduki juht (või sõiduki meeskonna liige) juhib sõidukit, mis on varustatud sõidumeerikuga, peab ta suutma (kontrolliva ametniku) nõudmisel esitada allpool loetletud andmed.

- i) Kõik jooksvad salvestuslehed ja/või salvestuslehed, mida on kasutatud kõnealusel päeval või eelnenud 28 ööpäeval.
Märkus. Käesolev nõue ei eelda 28 salvestuslehe esitamist. Sõiduki meeskonna mittetäistööajaga liikmed võivad 28 kalendripäeva jooksul tekitada palju vähem salvestuslehti. Jooksvaid andmeid võib hoida juhikaardil, kuid esitada tuleb ka salvestuslehed, mis on saadud analoogsüsteemidest eelnenud 28 päeva jooksul.
- ii) Juhikaart selle olemasolul.

Isegi kui jooksvaid andmeid hoitakse analoogsalvestuslehel, peab juht esitama juhikaardi, kui see on välja antud, nii et kõiki digitaalseid sõidupäevi eelnenud 28 päeva jooksul oleks võimalik vastavuse kindlakstegemiseks kontrollida.

Kui väljaantud juhikaarti ei suudeta esitada, on see rikkumine. Esitatud kaardi kontrollimiseks või selle kontrollimiseks, kas see on välja antud, tuleks kasutada süsteemi TACHOnet või siseriiklikke registreid.

- iii) Juht peab samuti suutma esitada digitaalse sõidumeeriku väljatrükkid, juhul kui need on tehtud. Kui kontrolliv ametnik teeb kooskõlas käesoleva määrusega kindlaks vajaduse väljatrükkide järele ja juht ei suuda neid talle esitada, on see rikkumine.
- iv) Mis tahes muud käsitsi koostatud ülestähendused, mida juht on kõnealusel ajavahemikul teinud. Need võivad olla mis tahes vormis.

Tõendid

Võib juhtuda, et haigus- või põhipuhkuse tõttu võib vahel kuluda pikk aeg ilma ülestähendusteta, mis tähendab, et kui juhte hilisemal kuupäeval kontrollitakse, ei ole neil esitada seda aega katvaid salvestusi.

Niisuguseid olukordi võib ebaõigesti käsitada kui andmete esitamata jätmist püüdega rikkumist varjata. Taolise kahtluse ärahoidmiseks kannab mõni juht endaga kaasas tõendeid, mida juhul, kui need on koostatud ja täidetud ettenähtud vormis, aktsepteeritakse ja mille kehtivust kontrolliametnikud kontrollivad.

Vale tõendi esitamine, nt kui tõendi kehtivuse seab kahtluse alla mingi muu tõend, on siiski rikkumine. Mõnes liikmesriigis nõutakse, et juhid kannaksid endaga kaasas tõendeid, mis katavad nende haiguse ja põhipuhkuse aega, kuid kõnealune nõue ei laiene riigipiiride taha (vt 1. lisa 5. selgitav märkus). Pidage samuti meeles, et ei ole kehtestatud nõuet tõendada ööpäevast või iganädalast puhkeperioodi, kuigi paljudel juhtudel juhid esitavad salvestusi selle tõendamiseks.

Liikmesriikide piires võib olla tavaline niisugune käitumisviis, et juhid võtavad tööaja lõpus analoogsalvestuslehe välja ja märgivad käsitsi ööpäevase puhkeperioodi alguse ja lõpu. Mõnes liikmesriigis on niisugune jäädvustamine juhtidele kehtestatud nõue. Kontrolliametnikud peaksid kõnealust praktikat teadma, kui nad analüüsivad juhi eelnevaid salvestusi. Niisugune käitumine on palju vähem tavaline rahvusvahelises transpordis, kus sama sõidukit kasutatakse mitme järjestikuse päeva vältel.

Alles tööle võetud juhid peaksid suutma esitada oma töö salvestused eelmise tööandja juurest, juhul kui eelmine töösuhe jääb 28 päeva sisse, mis eelnevad uue töösuhte esimesele päevale. Digitaalse salvestuse puhul ei ole see problemaatiline, kuid analoogsalvestuse puhul võib kõnealune nõue siiski olla vastuolus tööandjale esitatava nõudega säilitada juhtide salvestusi vähemalt ühe aasta jooksul. Neid asjaolusid arvestades võidakse kontrolliametnikele esitada asjakohase ajavahemiku salvestuste koopiad. Kuigi see ei ole rangelt võttes nõuetega vastavuses, võiks ametnik seda arvesse võtta. Kui juht on eelnevalt töötanud väljaspool reguleeritud transpordisektorit, saab seda tõendada uue tööandja asjakohaselt sõnastatud kirjaga.

Artikli 15 lõike 7 punktiga c antakse kontrolliametnikele voli teostada järelevalvet määruse (EÜ) nr 561/2006 järgimise üle, kontrollides salvestuslehti ning sõiduki salvestusseadme ja juhikaardi andmeid. Ametnikud võivad selle ülesande täitmiseks sõidukisse siseneda. Kui

kõnealuseid dokumente ei esitata ja selle põhjenduseks esitatakse vabandav põhjus, on kontrolliametnikul õigus kontrollida ja analüüsida dokumente, nagu parvlaeva pilet ja kütusearved, mis võivad neid põhjusi toetada või õigustada. Juhul kui leitakse, et põhjused ei ole paikapidavad, on sooritatud rikkumine.

Artikli 15 lõige 8

On tõsine rikkumine võltsida, varjata või hävitada mis tahes andmeid, mis on salvestatud määruse (EMÜ) nr 3821/85 kohaselt.

Tõsine rikkumine on ka manipuleerida või püüda manipuleerida seadmega, nii et see ei salvesta täpselt.

Niisuguseid manipulatsioone pannakse toime salvestuslehe või juhikaardi omavolilise eemaldamisega või aktiivse sekkumisega salvestusprotsessi.

Seadmeid, mida saaks kasutada tegevuse korrektse salvestamise takistamiseks, ei tohiks sõidukis olla ja nende paigaldamine salvestussüsteemi on rikkumine.

Kui seade ei ole paigaldatud, oleks õige hinnata selle kasutamise kavatsust. Kui mis tahes seade on paigaldatud, ent ei ole ühendatud või seda ei kasutata, on see ikkagi rikkumise avastamiseks piisav.

3.1.5 Artikkel 16

3.1.5.1 Tekst

1. Seadme rikke või tõrgete korral laseb tööandja selle kinnitatud paigaldajal või töökojal parandada niipea, kui asjaolud võimaldavad.

Kui sõidukil ei ole võimalik tagasi pöörduda tööandja territooriumile ühe nädala jooksul alates rikke või tõrgetega töötamise ilmnemisest, tehakse remont teel.

Artikli 19 alusel võetud liikmesriikide meetmetega võib pädevatele asutustele anda volitused keelata sõiduki kasutamine, kui rikked või tõrked ei ole parandatud eespool olevate lõikude kohaselt.

2. Kui sõidumeerik ei ole töökorras või töötab puudulikult, märgib juht salvestuslehele või -lehtedele või salvestuslehe või juhikaardi juurde lisatavale ajutisele lehele, millele ta kirjutab andmed, mis võimaldavad tema isiku kindlakstegemist (juhikaardi number ja/või nimi ja/või juhiloa number), sealhulgas oma allkirja, kogu teabe erinevate aegade kohta, mida sõidumeerik enam korralikult ei salvesta või välja ei trüki.

Kui juhikaart on kahjustada saanud, toimib puudulikult, on kadunud või varastatud, trükitab juht oma reisi lõpus välja teabe sõidumeerikuga salvestatud aegade kohta ja märgib sellele dokumendile üksikasjad, mis võimaldavad tema isiku kindlakstegemist (juhikaardi number ja/või nimi ja/või juhiloa number), sealhulgas oma allkirja.

3. Kui juhikaart on kahjustada saanud, toimib puudulikult, on kadunud või varastatud, tagastab juht selle pädevale asutusele liikmesriigis, kus on tema alaline elukoht. Juhikaardi varguse korral tuleb teha ametlik avaldus pädevatele asutustele liikmesriigis, kus vargus toimus. Juhikaardi kaotamise korral tuleb teha ametlik avaldus pädevatele asutustele juhikaardi väljaandnud riigis ja pädevatele asutustele alalise elukoha liikmesriigis, kui need on erinevad. Juht võib jätkata juhtimist ilma juhikaardita maksimaalselt 15 kalendripäeva või pikema aja vältel, kui see on vajalik sõiduki tagasijõudmiseks töökoha territooriumile, tingimusel et tal on võimalik tõestada juhikaardi esitamise või kasutamise võimatust sellel ajal.

Kui juhi alalise elukoha liikmesriigi asutused erinevad asutustest, kes kaardi välja andsid, ja kui viimastelt nõutakse juhikaardi uuendamist, asendamist või väljavahetamist, teatavad nad asutustele, kes andsid välja vana kaardi, täpsed uuendamise, asendamise või väljavahetamise põhjused.

3.1.5.2 Rikkumised

Rikkumisi ei ole siin määratletud, kuid artikliga 16 nähakse siiski ette meetmed, mida juht peab võtma, et mitte rikkuda teiste artiklite nõudeid. Niisugused rikkumised on:

defektse sõidumeerikuga sõiduki kasutamine;
 suutmatus teha käsitsi kandeid;
 suutmatus teatada juhikaardi kadumisest või vargusest seitsme päeva jooksul;
 suutmatus teha väljatrükid teekonna algul ja lõpus.

3.1.5.3 Kontroll teel

Artikliga 16 nähakse ette menetlused, mida juht peab järgima, kui sõidumeeriku salvestusseade (kuhu kuuluvad juhikaart, andur ja kaablid) töötab häiretega. Juhul kui kontrolliametnik avastab, et kõnealuseid menetlusi ei ole nendel asjaoludel järgitud, tuleks kaaluda haldussunnimeetmete võtmist.

Juhul kui seade lõpetab täielikult toimimise kooskõlas määruse nr 3821/85 1. lisa või 1B lisaga, käsitletakse seda kui riket.

Seadmed tuleb parandada nii pea kui praktiliselt võimalik ja igal juhul seitsme päeva jooksul alates rikke tekkimisest või siis, kui keegi saab teada, et sõidumeerik ei toimi täielikult.

Remondi peaks korraldama isik, kes vastutab sõidukiga tehtavate vedude eest.

Sõiduki kasutamise jätkamine ilma asjakohaste sammude võtmiseta, nagu eespool kirjeldatud, või kui võimalusi puuduste kõrvaldamiseks ei ole kasutatud, on rikkumine, millele järgnevad haldussunnimeetmed juhi vastu.

1. lisa

1. selgitav märkus

Teema. Erakordne kõrvalekaldumine minimaalsetest puhkeaja ja maksimaalsetest sõiduaja piirangutest sobiva peatuskoha leidmise eesmärgil.

Artikkel. Määruse (EÜ) nr 561/2006 artikkel 12

Järgitav lähenemisviis. Artikkel 12 sisaldab sätteid, millega lubatakse juhil sobiva peatuskoha leidmiseks kalduda kõrvale artiklites 6–9 sätestatud minimaalsetest puhkeajaalastest nõuetest ja maksimaalsetest sõiduaegadest. Kõnealuse artikli alusel ei lubata juhil asjaomasest määrusest kõrvale kalduda põhjustel, mis olid teada juba enne reisi algust. See on kavandatud selleks, et võimaldada juhil tegutseda juhul, kui reisi jooksul muutub kõnealuse määruse järgimine ootamatult võimatuks, st ebatavaliste raskuste korral, mis ei allu juhi taatele ja mis on ilmselt vältimatud ning mida ei ole võimalik ette näha isegi kõigi ettevaatusabinõude kasutamise korral. Samuti on erandi mõte tagada sõidukis asuvate isikute, sõiduki või selle lasti ohutus ning nõue, et igal juhul tuleb arvesse võtta liiklusohutust.

Sellises olukorras on teatavad kohustused kolmel osalisel.

1) Veoettevõtja peab üksikasjalikult kavandama juhi turvalise reisi, nähes ette näiteks tavapäraseid liiklusummikuid, ilmastikutingimusi ja juurdepääsu piisavatele parkimiskohtadele, st et ta peab korraldama töö sellisel viisil, et juhtidel on võimalik järgida kõnealuse määruse sätteid, ning võtma arvesse seda, et kaubasaatjate ja kindlustusseltside nõuded seoses ohutu parkimisega on täidetud.

2) Juht peab eeskirju rangelt järgima ja sõiduaja piirangutest mitte kõrvale kalduma, v.a juhul kui ootamatult tekib erakorraline olukord ning kõnealuse määruse järgimine muutub võimatuks, ilma et seataks ohtu liiklusohutus või sõidukis asuvate isikute, sõiduki või selle lasti ohutus. Kui juht otsustab, et kõnealusest määrusest on vaja kõrvale kalduda, ja tingimusel, et sellega ei ohustata liiklusohutust, peab ta kõrvalekaldumise laadi ja põhjuse kohe pärast peatumist käsitsi kirja panema (salvestuslehele või sõidumeeriku väljatrükile või oma töögraafikusse ükskõik millises ühenduse ametlikus keeles).

3) Täitevametnik peab lähtuma oma ametialasest äranägemisest, kui ta kontrollib juhti ja hindab, kas sõidupiirangutest kõrvalekaldumine on õigustatud.

Kõrvalekaldumise õiguspärasuse hindamisel vastavalt artiklile 12 peab täitevametnik üksikasjalikult uurima kõiki asjaolusid, sealhulgas järgmisi aspekte:

a) varasemaid andmeid juhi juhtimiskogemuse kohta, et määrata kindlaks juhi juhtimisoskused ja kontrollida, kas juht järgib tavaliselt sõidu- ja puhkeaja eeskirju, ja tõendada, et kõrvalekaldumine on erakorraline;

b) sõiduaja piirangutest kõrvalekaldumine ei tohi olla korrapärane ning selle põhjuseks peavad olema erakorralised tingimused, nagu rasked liiklusõnnetused, ekstreemsed ilmastikutingimused, übersõidud, vaba koha puudumine parkimisalal jne (*Kõnealune loetelu võimalikest erakorralistest tingimustest on üksnes näitlik. Hindamispõhimõte seisneb selles, et võimaliku sõidupiirangutest kõrvalekaldumise põhjus ei tohi olla ette teada ega ette näha*);

c) ööpäevaseid ja iganädalasi sõidupiiranguid tuleks järgida; seega ei tohiks juht parkimiskoha otsimisel sõidupiirangute ületamisega aega võita;

d) sõiduaja eeskirjadest kõrvalekaldumine ei tohi viia nõutavate vaheaegade ning ööpäevaste ega iganädalaste puhkeagade vähendamiseni.

Märkus. Euroopa Kohus, kohtuasi C-235/94

2. selgitav märkus

Teema. Juhi reisiaja salvestamine teel kohta, mis ei ole tavapärane koht määruse (EÜ) nr 561/2006 reguleerimisalas oleva sõiduki ülevõtmiseks või loovutamiseks.

Artikkel. Määruse (EÜ) nr 561/2006 artikkel 9

Järgitav lähenemisviis.

Juht, kes on teel teatavasse kohta, mis ei ole tema tööandja tegevuskeskus ja mille on talle teatanud tööandja, et võtta üle sõidumeerikuga sõiduk ja seda juhtida, täidab kohustust oma tööandja ees ning seepärast ei kasuta ta oma aega vabalt.

Seega, kooskõlas artikli 9 lõigetega 2 ja 3:

- tuleks aega, mida juht kulutab sõiduki kasutama hakkamiseks käesoleva määruse reguleerimisalas oleva sõiduki asukohta minemiseks või sealt asukohast naasmiseks, mis ei ole juhi kodu ega tööandja tegevuskeskus, ning olenemata sellest, kas tööandja andis juhised selle kohta, millal ja kuidas sinna minna, või kõnealune otsus jäeti juhi teha, salvestada kas valmisolekuajana või teise tööna, sõltuvalt konkreetse liikmesriigi õigusaktidest, ning

- tuleks aega, mida juht kulutab **kõnealuse määruse reguleerimisalast välja jääva sõiduki juhtimiseks kõnealuse määruse reguleerimisalasse kuuluva sõiduki** väljaspool juhi kodu või tööandja tegevuskeskust olevasse **asukohta või sealt ära, et võtta asjaomane sõiduk üle või see loovutada, salvestada muu tööna.** Kolmel järgmisel juhul võib reisiaega käsitada puhkeperioodi või vaheajana.

Esimesel juhul reisib juht koos sõidukiga, mida veetakse parvlaeva või rongiga. Kõnealusel juhul võib juht kasutada oma ettenähtud puhke- või vaheaega tingimusel, et tal on juurdepääs magamis- või lamamisasemele (artikli 9 lõige 1).

Teisel juhul ei reisi juht koos sõidukiga, vaid sõidab rongi või parvlaevaga sellesse kohta või sealt ära, kus ta võtab üle või loovutab kõnealuse määruse reguleerimisalas (artikli 9 lõige 2) oleva sõiduki, tingimusel et tal on asjaomasel parvlaeval või rongil juurdepääs magamis- või lamamisasemele.

Kolmandal juhul on sõidukil rohkem kui üks juht. Kui teine juht on vajaduse korral sõitmiseks kättesaadav ja istub sõidukijuhi kõrval ning ei ole aktiivselt seotud sõidukijuhi abistamisega, võib 45-minutilist ajavahemikku asjaomase teise juhi valmisolekuajast käsitada vaheajana.

Juhi töölepingu olemuse alusel eristamist ei toimu. Seega kohaldatakse kõnealuseid eeskirju nii alaliste juhtide kui ka ajutist tööjõudu vahendava ja seda välja rentiva ettevõtja alluvuses töötavate juhtide suhtes.

Ajutise juhi puhul tähendab tööandja tegevuskeskus selle ettevõtja tegevuskeskust, kes kasutab asjaomase juhi teenuseid oma maanteevedude teostamiseks (kasutajaettevõtja), ja mitte ajutist tööjõudu vahendava ettevõtja peakorterit.

Märkus. Euroopa Kohus, kohtuasjad C-76/77 ja C-297/99

3. selgitav märkus

Teema. Vaheaja või ööpäevase või iganädalase puhkeaja katkestamise nõudmine, et liigutada sõidukit terminalis, parkimiskohas või piiritsoonis.

Artikkel. Määruse (EÜ) nr 561/2006 artikli 4 punktid d ja f

Järgitav lähenemisviis. Üldiselt peaks juhil ööpäevasel või iganädalasel puhkeajal olema võimalik oma aega vabalt kasutada ja seega ei ole juht kohustatud olema oma sõiduki läheduses.

Üldiselt käsitatakse vaheaja või ööpäevase või iganädalase puhkeaja katkestamist rikkumisena (v.a kui kohaldatakse nn parvlaeva eeskirju – artikli 9 lõige 1). Kuid terminalis või parkimiskohas võib järsku tekkida ebatavaline olukord või hädaolukord, mis nõuab sõiduki liigutamist. Terminalis on tavaliselt juht (terminali töötaja), kes liigutab vajaduse korral sõidukeid.

Juhul kui see nii ei ole ja ebatavalise olukorra tõttu on vaja sõidukit liigutada, võib sõidukijuht puhkeaja katkestada üksnes pädeva asutuse või sõiduki liigutamise nõudmiseks volitatud terminali töötaja nõudel.

Muudes kohtades (nt parkimiskohad, piiripunktid ja samuti hädaolukorras) ja kui selleks on objektiivsed hädaolukorrast tingitud põhjused, miks sõidukit tuleb liigutada või kui politsei või muud ametivõimud (nt tuletõrje, maantee- või tolliamet jne) taotlevad sõiduki liigutamist, peab juht katkestama vahe- või puhkeaja mõneks minutiks ja talle ei tohi süüdistust esitada.

Vajaduse korral peavad liikmesriigi täitevasutused pärast iga olukorra eraldi hindamist lubama teatavat hälvet.

Juht peab puhke- või vaheaja sellise katkestamise käsitsi üles märkima ja sõiduki liigutamist taotlenud pädev asutus peaks võimaluse korral selle autentima.

4. selgitav märkus

Teema. Sõiduaja salvestamine digitaalse sõidumeerikuga, kui sõidukijuhid teostavad sagedast või veo jooksul mitu korda peatumist nõudvaid tegevusi.

Artikkel. Määruse (EMÜ) nr 3821/85 artikkel 1, osutatakse määrusele (EÜ) nr 1360/2002 (1B lisa)

Järgitav lähenemisviis.

Kuna digitaalsete sõidumeerikutega on võimalik täpsemalt salvestada kui analoogsõidumeerikutega, võib digitaalsete sõidumeerikuid kasutavate sagedast või veo jooksul mitu korda peatumist nõudvaid tegevusi teostavate sõidukijuhtide salvestatud sõiduaeg olla pikem kui analoogsõidumeerikuid kasutavatel juhtidel. Selline olukord on ajutine ja võib peamiselt mõjutada kohalikke vedusid. Kõnealune olukord kestab üksnes üleminekuajal, mil kasutatakse nii analoog- kui ka digitaalsete sõidumeerikuid.

Selleks et julgustada digitaalsete sõidumeerikute kiiret levikut ja tagada ükskõik kumba mõõteriista kasutavate sõidukijuhtide võrdne kohtlemine, peaks riiklikel kontrolliasutustel üleminekuajal olema võimalik arvestada teatava hääbega. Kõnealust üleminekuaja häävet tuleks kohaldada sagedast või veo jooksul mitu korda peatumist nõudvaid tegevusi teostavate ja digitaalsete sõidumeerikutega varustatud sõidukite suhtes.

Samas eeldatakse, et kontrolliasutused tegutseksid kogu aeg oma ametialase äranägemise järgi. Kui juht on sõiduki roolis ja osaleb aktiivselt määruse reguleerimisala kohases veotegevuses, käsitatakse seda juhi olukorrale (nt juht on ummikus või valgusfoori taga) vaatamata sõitmisena.

Seepärast:

- peaksid liikmesriigid teavitama kontrolliametnikke, et digitaalsete sõidumeerikute andmete kontrollimisel on neil võimalus sagedast või veo jooksul mitu korda peatumist nõudvaid tegevusi teostavate sõidukite puhul võtta arvesse 15-minutilist häävet nelja ja poole (4,5) tunni katkematu sõiduaja kohta, juhul kui kõnealuse tegevuse kohta on tõendeid. Kõnealust häävet võib kohaldada näiteks nii, et katkematust sõiduajast arvatakse peatuste vahel maha üks minut ning nelja ja poole tunnisest (4,5) katkematust sõiduajast võib maksimaalselt maha arvata 15 minutit;
- peaksid kontrolliametnikud tegutsema oma äranägemise järgi ja lähtuma olukorrast ning sel ajal kättesaadavast tõendusmaterjalist (nt kontrollitavad tõendid, et sõidukijuht teostas sagedast või veo jooksul mitu korda peatumist nõudvaid tegevusi) ning veenduma, et nende tõlgendus ei takista sõidukijuhtide töötundide eeskirjade kohaldamist ega ohusta sellega liiklusohutust.
- võivad liikmesriigid kasutada analüüsitarkvara, mis on seadistatud sõiduaja arvestamisel võtma arvesse hääbevahemikku, kuid nad peaksid olema teadlikud, et sellega võivad hiljem kaasneda tõendusmaterjaliga seotud probleemid. Hääve ei tohiks mingil juhul ületada 15-minutilist hääbekünnist nelja ja poole (4,5) tunnise katkematu sõiduaja kohta.
- ei tohi kõnealuse hääbe kohaldamisel diskrimineerida ega seada ebasoodsasse olukorda asjaomase liikmesriigi ega teiste riikide juhte ning häävet tuleks kohaldada üksnes siis, kui sõidukijuht teostas selgelt sagedasi või veo jooksul mitu korda peatumist nõudvaid tegevusi.

5. selgitav märkus

Teema. Tegevust käsitleva tõendi vorm, mis on kehtestatud komisjoni 14. detsembri 2009. aasta otsusega 2009/959/EÜ (millega muudetakse otsust 2007/230/EÜ vormi kohta, mida kasutatakse autovedudega seotud sotsiaalõigusnormide puhul).

Artikkel. Direktiivi 2006/22/EÜ artikli 11 lõige 3 ja artikkel 13.

Järgitav lähenemisviis. Tõendi vormi ei nõuta nende tegevuste puhul, mida saab salvestada sõidumeerikuga.

Teedel korraldatavate kontrollide puhul on peamiseks teabeallikaks sõidumeerikute salvestised ja nende puudumine peaks olema põhjendatav üksnes siis, kui sõidumeeriku andmed, sealhulgas käsitsi tehtavad sissekanded, puuduvad objektiivsetel põhjustel. Igal juhul käsitatakse sõidumeeriku täielikke salvestisi, millele vajaduse korral on lisatud tõendi vorm, piisava tõendusmaterjalina määruse (EÜ) nr 561/2006 ehk AETRI sätete järgimise kohta, välja arvatud põhjendatud kahtluse puhul.

Kõnealune tõend hõlmab teatavaid tegevusi, mis toimuvad määruse (EMÜ) nr 3821/85 artikli 15 lõike 7 punktis a nimetatud ajavahemiku jooksul, s.t jooksval päeval ja sellele eelnenud 28 päeval.

Tõendit tohib kasutada juhul, kui juht:

- oli haiguspuhkusel;
- oli puhkusel, mis on osa põhipuhkusest vastavalt selle liikmesriigi õigusaktidele, kus äriühing on asutatud;
- oli puhkusel või puhkepausil;
- juhtis muud sõidukit, mis ei kuulu määruse (EÜ) nr 561/2006 või AETRI kohaldamisalasse;
- tegeles muude ülesannete kui juhtimisega;
- oli kättesaadav

ja kui nende tegevuste salvestamine salvestusvahenditega ei olnud võimalik.

Välja „puhkusel või puhkepausil” tuleb kasutada üksnes siis, kui juht ei tegelenud mis tahes juhtimisega, ei tegelenud muude ülesannete kui juhtimisega, ei olnud kättesaadav, ei olnud haigus- ega põhipuhkusel, kaasa arvatud näiteks osalise töötuse, streigi või töösulu juhud.

Liikmesriigid ei ole kohustatud salvestiste puudumise korral kõnealuse vormi kasutamist nõudma, kuid kui tõendi kasutamine on ette nähtud, tuleb kõnealune tüüpvorm kehtivaks tunnistada. Tõendit ei ole vaja esitada tavapäraste igapäevaste ja iganädalaste puhkeperioodide kohta.

Elektroniline ja väljatrükitav tõend ning teave liikmesriikide kohta, kes tunnistavad üksnes kõnealuse vormi kasutamist, on kättesaadavad veebilehel:

http://ec.europa.eu/transport/road/policy/social_provision/social_form_en.htm.

Vorm on heaks kiidetud kogu ELis kõigis ELi ametlikes keeltes. Tõendi ühtlustatud vorm hõlbustab selle mõistmist, kuna täitmiseks ettenähtud nummerdatud väljad on eelnevalt kindlaks määratud. AETRI raames toimuva transpordi puhul on soovitatav kasutada ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni koostatud tõendit (<http://www.unece.org/trans/main/sc1/sc1.html>).

Kõik tõendi väljad peavad olema täidetud masinakirjas. Selleks et tõend oleks kehtiv, peavad sellele enne reisi alla kirjutama nii ettevõtja esindaja kui ka sõidukijuht. Füüsilisest isikust ettevõtjatena tegutsevad sõidukijuhid kirjutavad alla nii ettevõtja esindaja kui ka sõidukijuhi allkirjade jaoks ettenähtud väljadele.

Kehtib üksnes allkirjastatud originaaleksemplar. Tõendi teksti ei tohi muuta. Tõendit ei tohi eelnevalt allkirjastada ega käsitsi kirjutatud märkustega muuta. Kui see on siseriiklike õigusaktide kohaselt õiguspärane, võib aktsepteerida ka tõendi telefaksi või digikoopiat.

Tõend võib olla trükitud ettevõtja logo ja kontaktandmetega paberile, kuid täita tuleb ka ettevõtjaga seotud teavet käsitlevad väljad.

6. selgitav märkus

Teema. Parvlaevas või rongis oldud aja arvestamine, kui juhil on seal juurdepääs magamis- või lamamisasemele.
Artikkel. Määruse (EÜ) nr 561/2006 artikli 9 lõige 1.

Järgitav lähenemisviis. Vastavalt artikli 4 punktile f peaks juhil olema puhkeajal üldiselt võimalik oma aega vabalt kasutada. Samas on juhil õigus kasutada ööpäevast või iganädalast vahe- või puhkeajaga parvlaevas või rongis olles, tingimusel et tal on juurdepääs magamis- või lamamisasemele. See tuleneb artikli 9 lõike 2 sõnastusest, mille kohaselt reisimisele kuluvat aega „ei tohi käsitleda puhkeaja või vaheajana, **v.a kui juht on laevas või rongis ning tal on juurdepääs magamis- või lamamisasemele**”.

Kooskõlas artikli 9 lõikega 1 võib parvlaevas või rongis (kui juhil on juurdepääs magamis- või lamamisasemele) võetud vähemalt 11 tundi hõlmavat **regulaarset ööpäevast puhkeperioodi** katkestada mitte rohkem kui kahel korral teiste töödega (nt parvlaevale või rongile minek või sealt lahkumine). Kahe sellise katkestuse kogukestus ei tohi ületada ühte tundi. Kõnealust aega ei tohi mitte mingil juhul maha arvestada regulaarsest ööpäevast puhkeperioodist.

Kui regulaarset ööpäevast puhkeperioodi kasutatakse kahes osas, peab esimene osa hõlmama vähemalt kolmetunnist ajavahemikku ja teine osa vähemalt üheksatunnist ajavahemikku (nagu on sätestatud artikli 4 punktis g), kusjuures katkestuste arv (maksimaalselt kaks) kehtib kogu ööpäevase puhkeperioodi kohta kokku, mitte kahes osas võetud ööpäevase puhkeperioodi kohta eraldi.

Artikli 9 lõikes 1 sätestatud erand ei kehti regulaarse ega lühendatud iganädalase puhkeperioodi puhul.

2. lisa

Komisjoni 1. selgitus

Teema. Ühenduse eeskirjadest tulenevad siseriiklikud määrused

Artikkel. Määruse (EÜ) nr 561/2006 reguleerimisala, määruse artiklid 1, 2, 11

Tõstatatud küsimus

Saksamaa seaduses nõutakse, et sõiduaegu, vaheaegu ja puhkeperioode käsitlevaid ühenduse eeskirju, mis kehtestati määrusega (EÜ) nr 561/2006, kohaldataks ka väiksemate veoautode suhtes kui need, mis on määratletud kõnealuse määruse artikli 2 lõike 1 punktis a, nimelt sõidukid täismassiga üle 2,8 tonni.

Selgitus

Tõik, et mõni transpordiliik ei kuulu määruse reguleerimisalasse, ei tähenda, et need on vabastatud õigusaktide täitmisest. Vastupidi, käesolev säte viitab sellele, et liikmesriigid võivad kõnealuses valdkonnas vabalt seadusi luua. Kui liikmesriigid teevad nii, ei takista miski neid vastu võtmast siseriiklikke eeskirju, mis tulenevad ühenduse õigusaktidest või on nendega identsed.

Märkus

Euroopa Komisjoni talituste selgitus Luksemburgi ametiasutustele (1993. aasta veebruari kiri)

Komisjoni 2. selgitus

Teema. Sõidukid, mis viiakse remonti, pesemisele või hooldusesse

Artikkel. Määruse (EÜ) nr 561/2006 artiklid 1 ja 2, artikli 4 punktid a ja c

Tõstatatud küsimus

Sõidukid, mis viiakse remonti, pesemisele või hooldusesse

Selgitus

Määruse artikli 4 punkti a kohaselt määratletakse autovedu kui reisijate- või kaubaveoks kasutatava mis tahes koormaga või koormata sõiduki teekonda täielikult või osaliselt üldkasutataval maanteel. Seega, kui juht juhib sõidukit eesmärgiga minna garaaži, pesulasse, bensiinijaama, mitmesugustesse kohtadesse, et sõiduk kliendile üle anda või kliendilt vastu võtta jne, kasutades täielikult või osaliselt üldkasutatavaid maanteesid, kuulub kõnealune teekond määruse (EÜ) nr 561/2006 kohaselt autoveo mõiste alla. See kehtib iga juhi kohta, olenemata sellest, kas tema töösuhe on ajutise või püsiva iseloomuga.

Määruse artikliga 1 nähakse siiski ette, et eeskirju sõiduaegade, vaheaegade ja puhkeperioodide kohta kohaldatakse juhtide suhtes, kes teostavad reisijate ja kauba autovedu. Teatavatest asjaoludest sõltuvalt võivad teatavate äriühingute töötajate tööülesanded oma funktsiooni olemuse poolest mitte sisaldada reisijate ja kauba autovedu. Niisugusel juhul need töötajad tegelikult ei tegele kaubaveoga, nagu määruses määratletud, ning seega jäävad nad määruse reguleerimisalast välja.

Igal juhul ei takista miski liikmesriike rakendamast eeskirju, mis on kõnealus määruses sätestatud, ka teiste vedude või sõidukite või juhtide suhtes, mis/kes ei ole määrusega sõnaselgelt hõlmatud.

Märkus

Euroopa Komisjoni talituste selgitus Luksemburgi ametiasutuste liikmele (1993. aasta veebruari kiri)

Komisjoni 3. selgitus

Teema. Sõidukid, mida kasutatakse kohalikel turgudel kohalike kauplustena

Artikkel. Määruse (EMÜ) nr 3820/85 artikli 13 (1) punkt f ja määruse (EÜ) nr 561/2006 artikli 13 (1) punkti d teine taane

Tõstatatud küsimus

Sõidukid, mida kasutatakse kohalikel turgudel kohalike kauplustena või ükselt-uksele müügiks, võiksid olla vabastatud juhi tööaja eeskirjade täitmisest, mis on sätestatud määruse (EMÜ) nr 3820/85 artikli 13 (1) punktis f. Kõnealust võimalust ei ole määruse nr 561/2006 kohaselt enam ette nähtud. Niisuguste sõidukite juhid ei sõida pikki vahemaid ega sõida pikaajaliselt ning nende peamine ametialane tegevus ei ole kauba vedu, vaid müük.

Selgitus

Määruse (EÜ) nr 561/2006 artikli 13 lõike 1 punkti d teise taandega lubatakse teha erand sõidukitele, mille lubatud täismass ei ületa 7,5 tonni, selliste materjalide, seadmete või masinate veoks, mida juht vajab oma tööks. Neid sõidukeid tohib kasutada ainult äriühingu asukohast 50 km raadiuses, tingimusel et sõiduki juhtimine ei ole juhi põhitegevusala.

Euroopa Kohtu otsuses kohtuasjas C-128/04 kinnitatakse, et terminid „materjal” või „seade” ei hõlma üksnes tööriistu ja -vahendeid, vaid ka kaupa, mis on vajalik kõnealuse sõiduki juhi põhitegevusalasse kuuluva töö teostamiseks.

Käesolevas kontekstis tähendab see, et sõidukid, mida kasutatakse kohalikel turgudel kohalike kauplustena, võiksid olla käesoleva artikli alusel nõuete täitmisest vabastatud, tingimusel et läbitav vahemaa ei ületa 50 km raadiust äriühingu asukohast ja et sõiduki juhtimine ei ole juhi põhitegevusala.

Siiski tuleb meelde tuletada, et käesolev erand ei ole automaatne, vaid iga liikmesriik saab otsustada, kas lubada seda oma territooriumil või mitte.

Märkus

Euroopa Komisjoni talituste selgitus Euroopa Parlamendi liikmele Patrick Doeringile (2007. aasta 12. novembri kiri)

Komisjoni 4. selgitus

Teema. Määruse (EÜ) nr 561/2006 artikli 26 kohaldamine

Artikkel. Määruse (EÜ) nr 561/2006 artikkel 26

Tõstatatud küsimus. Artikli 26 kohaselt paigaldatakse sõidumeerik ja seda kasutatakse „liikmesriigis registreeritud sõidukites, mida kasutatakse reisijate või kauba autoveol ja mis on registreeritud ühes liikmesriigis, välja arvatud määruse nr 561/2006 artiklis 3 osutatud sõidukid. [...]”

Käesoleva muudatuse tulemusena on kohustuslik paigaldada salvestusseade ka sõidukitesse, mille maksimaalne lubatav kaal on 3,5 tonni või alla selle.

Selgitus. Määruse (EMÜ) nr 3821/85 artikli 3 kohaselt on sõidumeeriku paigaldamise kohustusest vabastatud üksnes teatavad sõidukid, mille liikide loetelu on esitatud määruse (EÜ) nr 561/2006 artiklis 3.

Eespool märgitu põhjal on selge, et määruse (EMÜ) nr 3821/85 peamine eesmärk on tagada määruses (EÜ) 561/2006 kehtestatud sõiduaegade, puhkeperioodide jms eeskirjade tulemuslik järgimine ning täpsustada kõnealuste eeskirjade reguleerimisala.

Siiski tuleb määruses nr 3821/85 sõnaselge viitamise puudumisel määruse nr 561/2006 uuele artiklile 2 niisugused järeldused teha määruse nr 561/2006 artiklite 2, 4 ja 26 koos lugemisest. Seega määruse nr 561/2006 artikli 26 lõike 1 kohaselt tuleb artiklis 4 määratletud mõisteid kohaldada määruse nr 3821/85 tähenduses. Artikkel 4 sisaldab mõistet „autovedu”, kuid seda tuleb lugeda silmas pidades kõnealuse termini reguleerimisala piiranguid määruse nr 3821/85 artiklis 3, mille tulemuseks on see, et sõidukid, mis on vabastatud täitmisest määruse nr 561/2006 artikli 2 alusel, on analoogselt vabastatud sõidumeeriku paigaldamise ja kasutamise kohustusest.

Märkus

Euroopa Komisjoni talituste selgitus Saksamaa ametiasutustele (2006. aasta 28. juuni kiri)

Komisjoni 5. selgitus

Teema. Reguleerimisalasse kuuluvat ja mittekuuluvat juhtimist ühendava tegevuse salvestamine

Artikkel. Määruse (EÜ) nr 561/2006 artikli 3 punkt h, artikli 13 punkt i

Tõstatatud küsimus. Reguleerimisalasse kuuluvat ja mittekuuluvat juhtimist ühendava tegevuse salvestamine

Selgitus

Artikli 3 punkti a kohaselt ei kohaldata määrust vedude suhtes, mille puhul on tegemist sõidukitega, mida kasutatakse regulaarseks reisijateveoks, kui asjaomase liini pikkus ei ületa 50 km. Sellega nähakse ette, et määrust kohaldatakse juhtide suhtes, kes osutavad taolisi erandiks peetud teenuseid ainult sedavõrd, kui võrd nad sooritavad ka tegevusi, mis jäävad reguleerimisalasse, ning üksnes seoses nende hõlmatud tegevustega.

Lisaks nõutakse käesoleva määruse artikli 6 lõikes 5 juhilt, et ta peab kõik sõiduajad sõidukis, mida kasutatakse ärielistel eesmärkidel väljaspool käesoleva määruse reguleerimisala, registreerima teiste töödena. Teiste sõnadega, sõiduki juhtimise tegevusi, mis ei kuulu mõiste „sõiduaeg” alla käesoleva määruse tähenduses, ei saa käsitleda mõistena „puhkeaeg”, nagu on määratletud artikli 4 punktis f, kuid neid tuleb arvesse võtta määruse üldisel kohaldamisel. Seega juhul, kui bussijuht peaks sooritama nii reguleerimisalasse kuuluvaid kui ka mittekuuluvaid regulaarseid teenuseid, peab ta kasutama sõidumeeriku salvestamist vaatamata sellele, milline on peamine sõiduki juhtimise tegevus, s.o väljaspool määruse reguleerimisala või reguleerimisalas olev. Teekondadel üle 50 km peaks juht salvestama sõiduaaja ja lühematel reisidel peaks ta registreerima väljaspool reguleerimisala oleva juhtimise märgi „teised tööd” all.

Märkus

Euroopa Komisjoni talituste selgitus Itaalia organisatsioonile ANAV (Associazione Nazionale Autotrasporto Viaggiatori) (2007. aasta 23. juuli kiri)

3. lisa

Määruse (EÜ) nr 561/2006 kokkuvõte

Artikkel	Kirjeldus	Rikkumised
1	Tutvustatakse määrust ning määratakse kindlaks dokumendi otsatarve ja eesmärgid.	ei ole
2	Määratletakse määruse reguleerimisalasse kuuluvad sõidukid.	ei ole
3	Täpsustatakse sõidukiliigid, mis on vabastatud määruse täitmisest.	ei ole
4	Esitatakse teatavate määruuses kasutatavate terminite kirjeldused. (Kirjeldatakse osadeks jaotatud puhkeaega)	ei ole
5	Määratletakse konduktorite ja kaasuhtide vanuse alammäärad.	on
6	Määratakse kindlaks ööpäevase sõiduaja, iganädalase sõiduaja ja kahe iganädalase sõiduaja ülemmäärad. Nõutakse reguleerimisalast välja jääva teekonna salvestamist ja valmisolekuaja salvestamist reguleerimisalal.	on
7	Määratletakse juhtimise ajal vaheaegade tegemise nõuded, sõiduaegade piirmäärad ja nõuetele vastavate vaheaegade jaotus.	on
8	Juhtidele esitavad nõuded ööpäevase ja iganädalase puhkeperioodi tegemiseks ning kohaldatavad eeskirjad. Tutvustatakse regulaarset ja lühendatud puhkeperioodi ning nende kasutamise eeskirju. Iganädalase lühendatud puhkeperioodi kompenseerimise nõue	on
9	Tutvustatakse puhkeaja lubatava jaotamise eeskirju, et ära kasutada parvlaeva või rongi teenused. Juhtidelt nõutakse tööga seotud tegevuste salvestamist enne sõiduki ülevõtmist ja pärast seda. Nõutakse, et reguleerimisalast välja jääv juhtimine salvestatakse muu tööna.	on
10	Määratletakse vastuvõetamatud tasustamissüsteemid. Veotevõtjatel nõutakse juhtide töö korraldamisel määruse järgimist. Nähakse ette ettevõtja süü juhupoelse määruse rikkumise eest. Määratletakse ettevõtja vastutuse piirmäärad. Lepingulistelt partneritelt nõutakse määruse arvessevõtmist tööplaanide ja ajakavade koostamisel. Määratletakse nõuded ettevõtjatele seoses regulaarse allalaadimisega ja digitaalse sõidumeeriku andmete tagamisega.	on
11	Liikmesriikidel lubatakse siseriiklikult kehtestada rangemad piirmäärad, milles tuleb arvesse võtta muid kokkuleppeid. Kohaldatakse üksnes siseriiklikult.	ei ole
12	Kehtestatakse juhi õigus kalduda kõrvale määruse nõuete täitmisest eriolukorras ja määratletakse kõnealuse õiguse kasutamise tingimused.	ei ole
13	Liikmesriikidel lubatakse teha artiklite 5–9 nõuetest erandeid seoses kindlaksmääratud loeteluga teatavat liiki sõidukitest, mis liiguvad riigi sees.	ei ole
14	Eriolukordades lubatakse liikmesriikidel määrust piiratud ajavahemiku jooksul mitte kohaldada.	ei ole
15	Nähakse ette nõue, et liikmesriigid kehtestavad siseriiklikud kontrollid sõidukitele, mis on artikli 3 lõike a kohaselt määruse täitmisest vabastatud.	ei ole
16	Käsitatakse regulaarset reisijatevedu, kui sõidumeerik ei ole sõidukisse paigaldatud. Kehtestatakse nõue esitada sõiduplaanid ja töögraafikud. Artikli 26 alusel aegunud alates 31.12.2007.	on
17	Määratletakse liikmesriikidele kehtestatud aruandlus- ja järelevalvenõuded.	ei ole
18	Liikmesriikidelt nõutakse määruse rakendamiseks vajalike meetmete võtmist.	ei ole
19	Käsitatakse sanktsioone, mida liikmesriigid kehtestavad määruse sätete rikkumise eest. Määratletakse sanktsioonide omadused ja nõue, et rikkumiste eest karistatakse ainult üks kord. Ekstraterritoriaalsus	ei ole
20	Kehtestatakse nõue, et juht peab säilitama ja vajadusel esitama määratud sanktsioonide tõendid. Juhtidelt nõutakse asjakohase teabe avalikustamist igale tööandjale, et nad saaksid oma kohustusi täita.	on
21	Kehtestatakse sõiduki peatamise (kasutamise keelamise) nõue rikkumiste eest, mis mõjutavad liiklusohutust. Nõutakse administratiivsanktsioonide kehtestamist liikmesriigi ettevõtjatele, kes sooritavad rikkumisi.	ei ole
22	Liikmesriikidelt nõutakse, et nad abistaksid üksteist määruse täitmise üle kontrolli teostamisel ja teabe edastamisel seoses liikmesriigi elanikele kehtestatud sanktsioonidega.	ei ole
23	Kehtestatakse nõue komisjonile.	ei ole
24	Menetlustoimingute üksikasjad	ei ole
25	Sisaldab liikmesriigi õigust nõuda komisjonilt määruse rakendamise ja kontrolli erinevuste käsitlemist.	ei ole
26	Muudetakse määrust (EMÜ) nr 3821/85 (ühtlustatakse erandid, piiratakse artikli 16 kohaldamisaega).	ei ole
27	Muudetakse nõukogu määrust (EMÜ) nr 2135/98.	ei ole
28	Tunnistatakse kehtetuks määrus (EMÜ) nr 3820/85.	ei ole
29	Esitatakse määruse jõustumise kuupäev.	ei ole

4. lisa

Määruse (EMÜ) nr 3821/85 kokkuvõte

Artikkel	Kirjeldus	Rikkumised
1	Määruse lahutamatu osana määratletakse sõidumeeriku konstruktsioon, paigaldus, kasutus ja katsetamine.	ei ole
2	Kehtivad määruse (EÜ) nr 561/2006 mõisted.	ei ole
3	Viidates määrusele (EÜ) nr 561/2006, määratletakse sõidukid, mis tuleb varustada sõidumeerikutega, ja lubatakse valikulist kasutamist reguleerimisalasse mittekuuluvate sõidukite puhul riigisisestel teedel.	on
4	Kinnitatakse, et määratlus "sõidumeerik" tähendab "sõidumeerikut või selle osi".	ei ole
5	Käsitletakse tüübikinnitust ja esitatakse turvalisuse nõuded. Viide lisas esitatud tehnilisele spetsifikatsioonile	ei ole
6	Käsitletakse tüübikinnitusmärki. Viide lisale	ei ole
7	Tüübikinnituse haldamine	ei ole
8	Tüübikinnituse tühistamine ja vaidluste menetlused	ei ole
9	Salvestuslehe heakskiitmine	ei ole
10	EMÜ tüübikinnitusmärgi tunnustamine kasutatava normina	ei ole
11	Tüübikinnituse tühistamise nõuded	ei ole
12	Paigalduse ja kontrolli menetlused (töökoda)	ei ole
13	Nii tööandjalt kui ka juhilt nõutakse sõidumeeriku ja juhikaardi nõuetekohase paigalduse ja kasutamise tagamist.	on
14	Sõidumeerikute ja juhikaartide kasutamise eeskirjad	on
15	Sõidumeerikute ja juhikaartide kasutamise täiendavad eeskirjad	on
16	Sõidumeeriku rikked ja häiretega töö – menetlused	on
17	Menetluse üksikasjad	ei ole
18	Menetluse üksikasjad	ei ole
19	Liikmesriikidevaheline jõustamisalane koostöö	ei ole
20	Menetluse üksikasjad	ei ole
21	Jõustumise kuupäev	ei ole

Allikad

Autovedude kontrolli organisatsioonide konföderatsiooni (*Confederation of Organisations in Road Transport Enforcement – CORTE*) ja sõidukite ja operaatoriteenuste ameti (*Vehicle and Operator Services Agency – VOSA*) töörühm

Digitaalse sõidumeeriku kasutamise järelevalve (EU-MIDT/ENC/003 – 2005, vers. 6)

Vastastikuse mõistmise memorandum (määruse (EÜ) nr 561/2006 kooskõlastatud selgitus)

Nõukogu määrus (EMÜ) nr 3821/85

Määrus (EÜ) nr 561/2006

¹ EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS (EÜ) nr 561/2006, 15. märts 2006, mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist ja millega muudetakse nõukogu määrusi (EMÜ) nr 3821/85 ja (EMÜ) nr 2135/98 ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 3820/85.

² EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV (EÜ) nr 2006/22/EÜ, 15. märts 2006, 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.

³ NÕUKOGU MÄÄRUS (EMÜ) nr 3821/85, 20. detsember 1985, autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta.

⁴ NÕUKOGU MÄÄRUS (EMÜ) nr 543/69, 25. märts 1969, teatavate autovedudega seotud sotsiaalõigusaktide ühtlustamise kohta.

⁵ NÕUKOGU MÄÄRUS (EMÜ) nr 3820/85, 20. detsember 1985, teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamise kohta.

⁶ Rahvusvahelisel autoveol töötava sõiduki meeskonna tööalane Euroopa kokkulepe (AETR).

⁷ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. märtsi 2006. aasta direktiiv 2006/22/EÜ.

⁸ Euroopa Kohtu 15. detsembri 1993. aasta otsus kohtuasjas C-116/92.

⁹ Euroopa Kohtu 29. aprilli 2010. aasta otsus kohtuasjas 124/09.

¹⁰ Euroopa Kohtu 9. novembri 1995. aasta otsus kohtuasjas C-235/94.