

Muudame koos tööelu paremaks!



SÕIDUKIJUHI TÖÖ-, SÕIDU- JA PUHKEAJA KORRALDUS

Käsiraamat



Tööinspektsioon

Sisukord

Autor: Priit Tuuna
Toimetaja: Evelin Kivimaa
Keel ja korrektuur: Liina Smolin
Kujundus: www.arteverumstudio.com
Fotod: Priit Tuuna
Kaanefotod: Shutterstock
Trükk: trükikoda Koit
© Tööinspeksioon, 2013

Tagasiside ja ettepanekud käsiraamatu kohta on oodatud autori meiliaadressile Priit.Tuuna@eesti.ee.

ISBN 978-9949-9446-0-6 (trükis)

ISBN 978-9949-9446-1-3 (epub)

Eessõna	4
1. Reguleerimisala	6
2. Sõidu- ja puhkeaja nõuetest vabastatud veod ja sõidukid ning siseriiklikud ja rahvusvahelised eritingimused	10
• Rahvusvaheliselt kehtivad erandid	
• Riigisisese erandid	
3. Sõiduajale kehtestatud piirangud	18
• Ööpäevane sõiduaeg	
• Järjestikune sõiduaeg	
• Iganädalane sõiduaeg	
• Kahenädalane sõiduaeg	
4. Mootorsõidukijuhi tööaja katkestuse kohustus	24
5. Puhkeaeg	26
• Ööpäevane puhkeaeg	
• Puhkeaja katkestamine parvlaeval	
• Iganädalane puhkeaeg	
6. Tööaja piirang öötöö korral	38
7. Sõidumeeriku kasutamine	40
• Nõuetekohane salvestusseade ehk sõidumeerik	
• Erinevad salvestusrežiimid	
• Salvestuslehe või juhikaardi kasutamine	
• Tegutsemine sõidumeeriku või juhikaardi rikke korral	
• Sõidumeeriku salvestisi asendavad dokumendid	
8. Sõidu- ja puhkeaja normide täitmise ning sõidumeeriku kasutamise järelevalve	49
• Juhi kohustused	
• Tööandja kohustused	
• Sõiduki omaniku kohustused	
• Maanteekontroll	
• Ettevõttesisene kontroll	
• Rikkumiste raskusastmed	
Lisa 1. Sõidukijuhtide töö-, sõidu- ja puhkeajaga reguleerivad õigusaktid	53

Eessõna

Õeldakse, et kala hakkab mädanema peast. Kui üleväsimuse tõttu rooli taga tukkuma jäänud sõidukijuht põhjustab ulatusliku kahju, võib õnnetuse tegelik põhjus olla hoopis viga ettevõtte töökorralduses või veoteenuse ostutingimustes.

Käesoleva käsiraamatu eesmärk on selgitada mootorsõidukijuhi töö-, sõidu- ja puhkeaja nõudeid. Käsiraamat on abiks auto- ja bussijuhile, kaubasaatjale, ekspediitorile, reisikorraldajale ja teistelegi transpordialal tegutsejatele. Kõik nimetatud osapooled peavad reegleid järgides mõistma neid ühtemoodi, et ühiselt tagada liiklusohutus, transpordisektori töötajate sotsiaalsed garantiid ja aus konkurents.

Kõnealune valdkond on vaieldamatult keeruline ja mahukas. Sellest arusaamist raskendab asjaolu, et reeglid tulenevad mitmest erinevast õigusaktist, mille hulgas on erinevad rahvusvahelised õigusaktid, Euroopa Komisjoni soovitused ja siseriiklikud õigusaktid, ning kohtupraktikast. Omaette probleemiks on info liikumine transpordisektori osapoolte vahel, eelkõige puudutab see muudatusi õigusaktides, samuti kohtulahendeid ning nende selgitusi.

Valdkonda reguleeritakse põhiliselt Euroopa Parlamendi ja Euroopa Nõukogu direktiividega. Seetõttu on ka antud käsiraamatus võetud selgituste andmisel aluseks Euroopa Kohtu seisukohad ja Euroopa Komisjoni selgitused. Siiski on regulatsioonis ka mõningaid võrdlemisi uusi muudatusi, mida nimetatud instantsid ei ole veel jõudnud analüüsida. Seetõttu on vastavate reeglite juures ka sellekohane reservatsioonimärkus. Tegemist pole mingil juhul vigadega seadusandluses, aga iga reegel vajab eluliste kaasuste varal kohanemiseks aega. Korraliku kasutuspraktika toel saab anda ka kõige asjakohasema hinnangu ja käitumisjuhised.

Käesolev käsiraamat selgitab põhilisi seadusandluses sätestatud reegleid ja erandeid, kuid mahupiirangu tõttu ei ole siin käsitletud piisavalt elulisi näiteid erandjuhtude kohta. Kajastatud materjal annab pigem mahukama selgituse ja kokkuvõtliku pildi tavapärase reeglitasutuse näitel. Elulisi, kuid erandlikke transpordi- või töökorralduslikke vajadusi on tihtipeale vaja analüüsida täielikult eraldi ja iseseisvalt, kuna üldkasutatavad juhised ei pruugi tagada õiguskuulekat käitumist.

Arvesse tuleb võtta järgnevaid asjaolusid:

- Euroopa õigusloome töörühmades toimuvad praegu kõnelused mõne reegli muutmiseks;
- mõningaid muudatusi on oodata ka siseriiklikus regulatsioonis;
- mõned kehtivad reeglid vajavad üheselt mõistetavate selgituste andmiseks töörühmade lisaanalüüsi;
- juhendmaterjal võiks sisaldada rohkem näiteid erinevatest kaasustest (kui seda võimaldaks käesoleva käsiraamatu maht).

Seetõttu peab arvestama, et antud käsiraamatus käsitletud teave on ajakohane 2013. aasta maikuu seisuga, kuid seadusandluse muutudes tuleb kindlasti arvestada uute reeglitega.

Käsiraamatu ülesanne on selgitada praegu kehtivat regulatsiooni, kuid see ei asenda tutvumist valdkonna õigusaktidega (vt lisa 1).

1. Reguleerimisala

Kauba- ja reisijateveoga tegelevate sõidukijuhtide sõiduaegade, sõidu vaheaegade ja puhkeperioodide eeskirjad tulenevad rahvusvahelistest kokkulepetest. Antud valdkonna regulatsiooni eesmärk on liiklusohutuse suurendamine, transpordisektori konkurentsitingimuste ühtlustamine ja juhtide töötingimuste parandamine.

Eesti kuulub nende riikide hulka, kes on ühinenud „Rahvusvahelisel maanteeveol töötava sõiduki meeskonna tööaja Euroopa kokkuleppega“ (AETR). Vastav kokkulepe sõlmiti Genfis 1970. aasta 1. juulil ning 2013. aasta kevadeks on AETR-iga ühinenud 51 riiki (vt *joonis 1*). **Seega kehtivad kõigis neis riikides ühtsed sõidu- ja puhkeaja reeglid.** Tõsi, mõnevõrra on erinevusi Euroopa Liidu ja kolmandate riikide vahel. Autojuhi ja veokorraldaja vaatepunktist ei ole sellel aga mingit tähtsust, sest reeglid on samad nii Euroopa Liidus kui ka väljaspool seda, lihtsalt õigusaktid on erinevad.

Juriidilisi erinevusi võib esineda näiteks olukordades, kus Euroopa Liit on juba muutnud üht või teist sätet, kuid ÜRO ei ole veel jõudnud rahvusvahelise kokkuleppe muutmiseni. Näiteks 2006. aastal, kui Euroopa Liidu liikmesriikides hakkas kehtima varasemaga võrreldes oluliselt rangem reeglistik, ei olnud kolmandates riikides uus kokkulepe veel jõustunud. Selline olukord kestis mõne aasta ja praeguseks on reeglid ühtlustatud.

Põhireegli kohaselt on sõidu- ja puhkeaja reeglite järgimine ning sõidumeeriku kasutamine kohustuslik järgmiste sõidukite juhtimise korral:

- a) kaubaveoks kasutatavad sõidukid, mille lubatud täismass koos haagisega või ilma selleta ületab 3,5 tonni;
- b) reisijateveoks kasutatavad sõidukid, mis on ehitatud või alaliselt kohandatud rohkem kui üheksa inimese veoks, juht kaasa arvatud, ning selleks otstarbeks ette nähtud.

Oluline on teada, et pole tähtis, kas sõidukiga teostatakse transportteenust või vedu n-ö oma kulu ja kirjadega, koormaga või tühjalt. Antud asjaolud võivad

küll vahel üsna oluliseks osutuda just nende erandite puhul, kui kehtib vabastus sõidumeeriku kohustusest (vt 2. peatükk). Samuti ei oma tähtsust, kas roolija on kutseline autojuht, sõiduki omanik, firma omanik, logistik või asendusjuht. Tähtis pole ka reisi pikkus.

Üldistavalt võib öelda, et kui kaubaveoks ettenähtud sõiduki täismass on üle 3,5 tonni, siis peab selle rooli istuv juht kasutama sõidumeerikut ning täitma töö-, sõidu- ja puhkeaja norme. Lisaks peab juht nõudmise korral kontrollijale esitama ülevaate oma tegevustest eelneva 28 kalendripäeva jooksul.

Sõidumeerikut peab kasutama ka juhtides autorongi, mille puhul veduki täismass on alla 3,5 tonni, kuid autorongi täismass ületab 3,5 tonni piiri. Näiteks kui veduk on täismassiga 3,2 tonni (nn kaubaruumiga sõiduauto, kategooriaga N1) ja haagis on täismassiga üks tonn, siis on autorongi täismass 4,2 tonni ning meeriku kasutamine on seega kohustuslik.

Erand: Sõidumeerikut ei pea kasutama, juhtides niisugust rohkem kui 3,5-tonnise täismassiga sõidukit, mis ei ole tootja poolt ette nähtud kauba- või reisijateveoks (vt *fotod 1*). Selliseid sõidukeid võib nimetada ka mingi konkreetse tööülesande teostamiseks ette nähtud eritehnikaks. Neil puudub kaubaveoks vajalik ruum, platvorm või mahuti.



FOTOD 1.

Sõiduk A ei ole kaubaveoks ette nähtud.



Sõiduk B on varustatud eritehnikaga, ent tal on ka kaubaveoks ette nähtud mahuti, mistõttu sõidumeeriku kasutamine on kohustuslik.

JOONIS 1.

Riigid, kus ühtsete sõidu- ja puhkeaja reeglite järgimine on kohustuslik

■ Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse nr 561/2006 kohuslased.

■ Rahvusvahelisel autoveol töötava sõiduki meeskonna töölase Euroopa kokkuleppe (AETR) kohuslased.

1. Sloveenia
2. Horvaatia
3. Bosnia ja Hertsegoviina
4. Serbia
5. Montenegro
6. Makedoonia
7. Albaania



2. Sõidu- ja puhkeaja nõuete järgimisest vabastatud veod ja sõidukid ning siseriiklikud ja rahvusvahelised eritingimused

Mõningad veod ja sõidukid on vabastatud Euroopa Liidus kehtestatud sõidu- ja puhkeaja reeglite järgimisest ning seega ka sõidumeeriku kasutamise kohustusest. Mõne erandi puhul on olulise tähtsusega sõiduk; teise puhul kaup; kolmandal juhul aga teekonna pikkus, mis võib mõnikord olla sootuks piiranguteta. Iga erandi juures tuleb järgida ka eritingimusi.

Ent ka siis, kui sõidumeeriku kasutamine pole vajalik, peab sõidukijuht järgima liiklusseaduses sätestatud töö-, sõidu- ja puhkeaja erinorme, sh iganädalase tööaja kestus, piirangud tööajale öötöö korral ja nn lõuna kasutamise kohustus.

Lisaks reguleerivad tööandja ja töötaja õigusi ning kohustusi nii töölepingu seadus kui ka kollektiivleping.

NB! Sõidukijuht ei pea meerikut kasutama ainult siis, kui tema tegevus või kaup kuulub mõne käesolevas peatükis käsitletud erandi alla.

Rahvusvaheliselt kehtivad erandid

a) Sõidukid, mida kasutatakse regulaarseks reisijateveoks, kui liini pikkus ei ületa 50 km.

Eelkõige peetakse siin silmas nn linnaliine teenindavaid busse, aga kui liini pikkus lubab, siis ka muid liine. Erand kehtib vaid juhul, kui juht teenindab kogu tööpäeva selliseid liine, mille algus- ja lõpp-peatuse vahe on kuni 50 km. Kui lõpp-peatusest naasev liin on mõningate erinevustega – näiteks tuleb täiendavalt vahepeatustena läbida mõni asula –, siis peab tähelepanelikult jälgima konkreetse liini pikkust, mis samuti ei tohi ületada 50 km. Lisaks esineb riigiti erinevat tõlgendust. Nimelt võib 50 km arvestusse lugeda ka liikumist garažeerimiskohast konkreetsele liinile.

Vaatamata sellele, et antud erandiga justkui vabastatakse sellise veoga tegelev juht kohustuslikest normidest, on liiklusohutuse huvides riigisiselt siiski reguleeritud

bussijuhi sõidu- ja puhkeae ja ka sõidumeeriku kasutamise kohustus:

- Sõiduaeg võib tööpäevas olla kuni 9 tundi.
- Ööpäevane katkematu puhkeae peab olema vähemalt 9 tundi.
- Sõidumeeriku kasutamine on kogu päeva jooksul kohustuslik, kui esineb kas või üks üle 50 km pikkune liin või juhuvedu.

Praegu on harjutud kuu ulatuses tegevuste tõendamiseks koostama bussijuhtidele töögraafikuid, mille alusel liiklusjärelvalves tuvastatakse sõidu- ja puhkeaja normidest kinnipidamist. Siinkohal aga tuleb pidevalt jälgida liiklusseaduse muudatusi, sest ei ole välistatud ka antud liiniveol riigisisene sõidumeeriku kohustuslikkuse kehtestamine. Mitmed riigid on taolise kohustuse juba sisse viinud.

b) Sõidukid, mille suurim lubatud kiirus ei ületa 40 km/h.

Valdavalt saab siin rääkida sellisest tehnikast, mille all peame silmas traktorit. Samas tuleb aga jälgida konkreetse sõiduki tehnilisi andmeid, sest leidub ka kiiremini liikuvaid traktoreid. Kokkuvõtlikult: sõidumeerikut ei ole vaja, kui traktorit kasutatakse koos mingi kindla tööülesande täitmiseks ette nähtud seadeldisega. Kui aga traktor liigub kiiremini kui 40 km/h ja on kaasatud kaubaveosse, mille eelduseks on haagise olemasolu, peab ka niisuguse traktori juht kinni pidama sõidu- ja puhkeaja reeglitest.

c) Sõidukid, mis kuuluvad relvajõududele, pääste- ja tuletõrjeteenistustele või korrakaitseorganitele; või on nende käsutuses ilma juhita, kui vedu leiab aset nimetatud teenistuste ametiülesannete täitmiseks ja sõiduki kasutus on nende kontrolli all.

Sõidumeerikut ei ole vaja kasutada seni, kuni sõidukit juhib ametnik teenistusülesannete täitmiseks, sõltumata sellest, kas sõiduk on nimetatud asutuse omandis või renditud. Kui aga renditud sõidukiga tuleb kaasa ka juht, kes töötab väljaspool nimetatud asutusi, siis tema jaoks on sõidumeeriku kasutamine kohustuslik.

d) Sõidukid, mida kasutatakse eriolukordade või päästeoperatsioonide korral, sealhulgas humanitaarabi mitteärilisel veol.

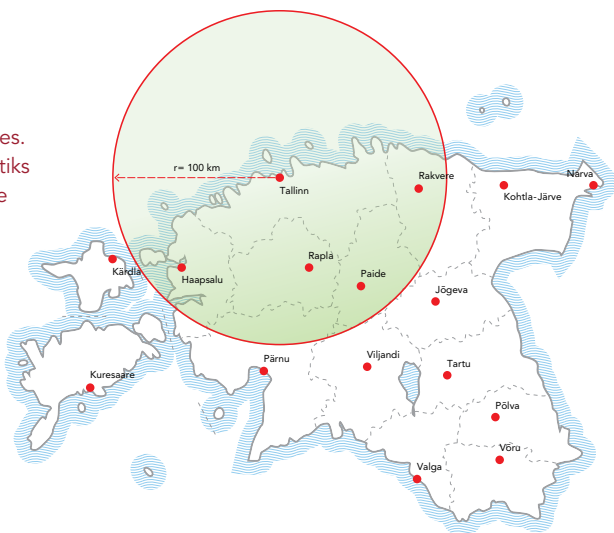
Tegemist on elulise ja loogilise järjega eelmisele erandile. Nimelt vajab riik erakorraliselt tehnikat juurde valdavalt siis, kui tegemist on eriolukordadega, päästeoperatsioonidega või looduskatastroofi tagajärgede likvideerimisega. Sellistel juhtudel ei pea sõiduki juhtimisel kasutama sõidumeerikut ka pääste- või korrakaitseorganite välised isikud.

e) Meditsiinilistel eesmärkidel kasutatavad erisõidukid.

f) Sihtotstarbelised teisaldussõidukid, mida kasutatakse nende asukohast 100 km raadiuses.

Siin peetakse silmas teisaldussõidukit, mida kasutatakse autoabiteenuses. Samas aga on kehtestatud kindel tsoon, millest väljaspool teostatavatel reisidel on igal juhul kohustuslik kasutada sõidumeerikut. Nimetatud raadiust hakatakse selle erandi puhul arvutama alates konkreetse sõiduki tavapärasest paiknemiskohast. Eeldatakse, et juht alustab igapäevaselt sõidukiga teekonda mingist kindlast punktist. Kui puksiirteenust pakkuval ettevõttel on ka teistes piirkondades tütarettevõtteid, siis ei oma tähtsust mitte emaettevõtte asukoht, vaid arvestuse aluseks on konkreetse sõiduki kasutuspiirkond (vt *joonis 2 ja fotod 2*).

JOONIS 2.
Teisaldussõiduk, mida kasutatakse linnulennult 100 kilomeetri raadiuses. Raadiuse algpunktiks on sõiduki tavaline paiknemiskoht Tallinnas.



FOTOD 2.



Sõidukit A kasutatakse autoabiteenuses.



Sõiduk B ei kuulu erandi alla, kuna seda kasutatakse kaubaveoks.

g) Sõidukid, mis teevad tehnilise arendamise, remondi või hoolduse eesmärgil testsõite; ning uued või ümberehitatud sõidukid, mida pole veel kasutusse võetud.

Selles erandis kirjeldatakse põhimõtteliselt autoremondi ajal sõiduki liigutamist, sh testsõite. Valdavalt liigutavad autot sel eesmärgil remonditöökoja töötajad, kes ei pea kasutama sõidumeeriku salvestuslehte ega digitaalse sõidumeeriku puhul juhikaarti. Just sellistel juhtudel salvestub sõidumeeriku andmetesse „juhikaardita sõiduki juhimine“. Hilisemate kontrollide hõlbustamiseks tuleks sõiduki remondis käimine kindlasti dokumenteerida.

Uute sõidukite all mõeldakse siinkohal neid liiklusvahendeid, mis on veel liiklusregistrisse kandmata. Selliseid sõidukeid ei ole liikluses palju, olles äratuntavad numbrimärgi „PROOV“ järgi. Kui sõiduk on mõnes riigis ajutiselt registrist kustutatud (nn transiitnumbritega liikumine) või kehtivad selle kohta muud registripiirangud, siis on sõidumeeriku kasutamine kohustuslik.

h) Kaupade mitteäriliseks veoks kasutatavad sõidukid või sõidukite kombinatsioonid, mille lubatud täismass ei ületa 7,5 tonni.

Erandi all mõistetakse sõidukeid mille täismass jääb vahemikku 3,5–7,5 tonni. Tingimuseks on seatud, et sõidukit ei kasutata mis tahes ärilise tegevuse raames. Näiteks käsitööettevõttes, kus valmistatakse skulptuure ja veetakse valmistoodangut endale kuuluva sõidukiga müügikohtadesse, peab juht kasutama sõidumeerikut, kuna sõiduk on kasutuses äriettevõtte tegevuse raames. Kui aga maakodus on majapidamistöödeks kuni 7,5-tonnise täismassiga veoauto, siis selle oma otstarbeks kasutamine ei too kaasa sõidumeeriku vajadust.

i) Kaubanduslikud sõidukid, mis on selle liikmesriigi, kus neid kasutatakse, õigusaktide kohaselt ajaloolised, ning mida ei kasutata reisijate- või kaubaveoks.

Kokkuvõtlikult: sõidumeerikut pole vaja kasutada, minnes ajaloolise sõidukiga näitus-tele ja kokkutulekutele. Kui aga ajaloolist sõidukit ikkagi kasutada ka kauba- või sõitjate vedamise eesmärgil, peab sellele olema paigaldatud nõuetekohane sõidumeerik ja juht peab kinni pidama sõidu- ja puhkeaja reeglitest, olgu sõiduki valmistamisaasta milline tahes.

Võiks ju eeldada, et selline erand kehtib ainult sõidukitele, mis kannavad „vana sõiduki“ numbrimärki (valged sümbolid mustal taustal). Tegelikult seisab seaduses täiendavalt, et kui kauba- või sõitjatevedu toimub oma kulul korraldatava veo raames, ei pea kasutama sõidumeerikut, kui sõiduk on valmistatud enne 01.01.1985.

Riigisisesed erandid

Alljärgnevad erandid on kehtestatud riigisiseselt. Seetõttu peavad allpool nime-
tatud sõidukite juhid Eestist välja sõites ikkagi kasutama sõidumeerikut ja järgima
sõidu- ja puhkeaja reegleid.

**j) Sõiduk, mida kasutavad põllumajandus-, aiandus-, metsandus- või kalan-
dusettevõtjad oma veoste veol kuni 50 kilomeetri raadiuses kohast, kus
sõiduk tavaliselt paikneb; kaasa arvatud linnad, mis jäävad sellesse piir-
konda.**

Nimetatud valdkondade ettevõtjad peavad teostama oma kulul korraldatavat
vedu. Lisaks on tingimuseks liikumisraadius, mis on linnulennult 50 km sõiduki
tavalisest paiknemiskohast.

Kui sihtkoha asula halduspiir jääb 50 km raadiuse ulatusse, siis on lubatud sõita
selle asula kaugema piirini.

k) Sõiduk, mida kasutatakse loomsete jäätmete või korjuste veol.

**l) Sõiduk, mida kasutatakse loomade veol põllumajandustootjalt samas maa-
konnas asuvalle turule ja vastupidi või turult kuni 50 km kaugusel asuvasse
tapamajja.**

**m) Sõiduk või sõiduk koos haagise või poolhaagisega, mille lubatud suurim
täismass kokku ei ületa 7500 kilogrammi, mis veab juhile tema tööks va-
jalikke materjale, seadmeid või masinaid. Sellist sõidukit tohib kasutada
ettevõtte asukohast kuni 50 km raadiuses tingimusel, et sõiduki juhtimine
ei ole juhi põhitegevus.**

Selle erandi jaoks peab olema täidetud kolm tingimust. Esiteks ei tohi sõiduki või
autorongi täismass olla suurem kui 7,5 tonni.

Teiseks peab sõiduki kasutamine jääma ettevõtte asukohast 50 km raadiusse.

Kolmandaks peab veetav kaup või seade olema vajalik autojuhi põhitöö teosta-
miseks. Näiteks kui juht veab kohale koorma telliseid ja laob sihtkohta jõudes ise
neist seina. Kui aga juhi ülesandeks on ainult telliste vedamine, peab ta ikkagi
kasutama sõidumeerikut.

**n) Survegaasi, vedelgaasi või elektri jõul liikuv sõiduk, mida kasutatakse veose
veol ettevõtte asukohast kuni 50 kilomeetri raadiuses ning mille lubatud
suurim täismass koos haagise või poolhaagisega ei ületa 7500 kilogrammi.**

**o) Sõiduk, mida kasutatakse ainult õppesõidul juhiloa ja kutsetunnistuse saa-
miseks.**

Erand on tehtud eelkõige digitaalse sõidumeeriku tõttu, sest juhtimisõigust alles
omandaval juhil ei saa olla veel sõidumeeriku kasutamiseks vajalikku juhikaarti.
Erand aga on laiendatud kokkuvõttes nii digitaalsele kui ka analoogmeerikule.
Ent praktikas esineb olukordi, kui õppesõiduauto kasutatakse ka kaubaveol. Ma-
janduslikult on see kindlasti igati põhjendatud, aga tuleb siiski arvestada, et väl-
jaspool õppesõitu toimuvate vedude korral peab juht kasutama sõidumeerikut.

**p) Sõiduk on põllu- või metsamajanduslik traktor, mida kasutatakse põllu- ja
metsamajandustöödeks ettevõtte asukohast kuni 100 km raadiuses.**

Esiteks kuuluvad selle erandi alla need traktorid, mille liikumiskiirus ületab 40
km/h. Aeglasemalt liiguvad traktorid on rahvusvaheliselt vabastatud sõidumeeri-
ku kasutamise kohustusest.

Teiseks tuleb jälgida raadiust, mida antud juhul peab hakkama arvutama ettevõt-
te asukohast, mitte sõiduki tavalisest paiknemiskohast.

Kolmandaks eeldatakse, et traktor tegeleb kaubaveoga, vastasel juhul ei pea nii-
kuinii sõidumeerikut kasutama.

**q) Sõiduk, mida kasutatakse kanalisatsioonitöödel, üleujutuste vastu kindlus-
tamisel, vee-, gaasi- ja elektrihooldusteenuse osutamisel, teehooldusel või
kontrollil, olmejäätmete kogumisel või kõrvaldamisel, telegraafi-, telefo-
ni-, raadio- või televisiooniteenuse osutamisel ning raadio- või telesaatejate
või vastuvõtjate asukoha määramisel.**

Ülalpool loetletud erinevate tegevuste ühiseks tunnuseks on see, et tegemist on
hooldustööga. Sealjuures on transpordil ehk liikluses osalemisel ainult abistav
roll, põhitegevuseks peab jääma hooldustöö.

Erand ei ole kehtestatud niivõrd sõidukipõhiselt, kuigi paljudel sellistel sõidukitel
on ka registreerimistunnistusel märge „hooldussõiduk“, vaid siiski ainult konkreetse
töö ehk hooldustegevuse ajaks. Näiteks kui veoautoga koristatakse lund, ei ole juhil
vaja sõidumeerikut kasutada. Kui aga sama veoauto asub poole päeva pealt täitma
kaubaveoga seotud ülesannet, siis on juhil vaja kohe hakata kasutama sõidumeerikut.

Kindlasti tuleb vahet teha, kas tegemist on hooldusega (vt fotod 3) või pigem parendus-, renoveerimis- või uue ehitustööga. Näiteks kui uude elamurajooni hakatakse rajama elektri- ja sidevõrku, siis ei ole tegemist hooldustööga. Samuti ei kuulu hooldustööde hulka tee-ehitus. Olmejäätmete kogumisel on hooldusena käsitletav ainult majapidamisprügi regulaarne kogumine.

r) Erisõiduk, mis veab tsirkuse või lõbustuspargi varustust.

s) Sõiduk, mida kasutatakse lautadest piima kogumisel ning lautadesse piimamahutite tagastamisel või söödaks mõeldud piimatoodete kohaletoimetamisel.

Sisuliselt kuulub antud erandi alla sõiduki liikumine lautade ja piima kogumispunkti vahel. Kui aga vedu toimub müügipunkti või ühest tehastest veetakse mingi produkt edasi teise, siis on meeriku kasutamine kohustuslik.

t) Sõiduk on 10–17 istekohaga buss, mille omanik või vastutav kasutaja on rahvastikuregistri andmetel nelja või enama lapse vanem, sellekohane märge on sõiduki registreerimistunnistusel ja bussi kasutatakse mitteäriliseks sõitjateveoks.

Mainitud sõiduki omanik ei pea isiklikult sõidukit juhtima. Küll aga on oluline, et sõidukiga ei osutataks transporditeenust.

NB! Ükski erand ei ole universaalne. Autojuhtide seas leviv kuulujutt, et 100 km raadiuses ei pea meerikut kasutama, on väärinformatsioon!



FOTOD 3.

Sõiduk A on kaasatud kanalisatsioonihoidustöödele.



Sõiduk B teostab majapidamiste hoolduse raames olmejäätmete vedu.



Sõiduk C teostab teehooldust.

3. Sõiduajale kehtestatud piirangud

Mis on sõiduaeg?

Sõiduaeg on ainult sõiduki juhtimistegevus ehk üks paljudest autojuhi tööülesannetest. Seega ei pruugi sõiduaeg võrrelda tööajaga. Tõenäoliselt peab sõidukijuht oma tööaja jooksul lisaks auto juhtimisele veel koormat laadima, hindama sõiduki tehnilist seisukorda ja vajadusel seda remontima, koristama jms. Kõiki sarnaseid tegevusi ei arvestata sõiduaja hulka. Üldistavalt võib öelda, et sõiduajaks saab lugeda juhi tegevust vaid liikluses osalemise ajal.

Maksimaalse sõiduaja piirnormi kohta on neli reeglit: järjestikune, ööpäevane, nädalane ja kahepäevane sõiduaeg. Seejuures on oluline teada, millisel perioodil iga piirang kehtib. Ööpäevane norm on ette nähtud kahe puhkeaja vahelisel perioodil ehk sisuliselt on piiratud sõiduaja kasutamine ühe tööpäeva

jooksul. Iganädalase puhul on periood aga kella 00.00 esmaspäeval kuni kella 24.00 pühapäeval.

Sõiduaja salvestamiseks ei pea juht ise midagi tegema: kui analoog-sõidumeerikus on sees salvestusleht või digitaalse sõidumeeriku korral juhikaart, siis salvestab töökorras sõidumeerik ise sõiduki iga liigutamise sõiduajana. Automaatse salvestusvõimaluse tagab sõiduki käigukastil olev liikumisandur, mis edastab infot sõidumeerikule.

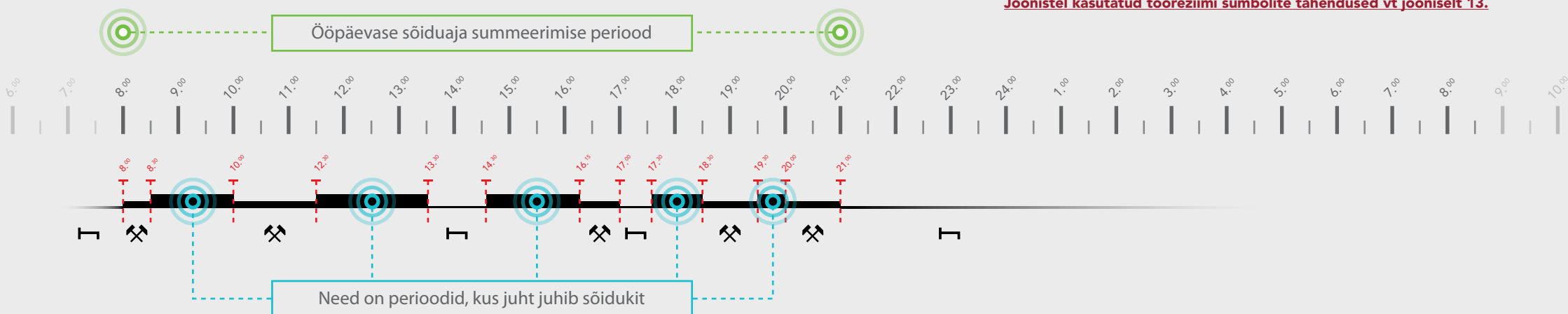
Tehnilistel põhjustel ei salvesta sõidumeerik sõiduajana seda, kui sõiduk peatub liiklusseisaku tõttu, näiteks satub ummikusse või ootab foori taga rohelist tuld. Ent liiklusseisakud tuleb siiski arvestada sõiduaja hulka.

Ööpäevane sõiduaeg

Sõidukijuhi ööpäevane sõiduaeg ei tohi ületada üheksat tundi. Mitte rohkem kui kaks korda ühe nädala jooksul võib seda aega pikendada 10 tunnini.

Ühe tööpäeva jooksul teostatud sõiduki liigutamiste perioodid liidetakse kokku. Rusikareegliks tuleb alati võtta 9 tundi (vt *joonis 3*).

JOONIS 3.
Ööpäevase sõiduaja arvestusse kuuluvad sõiduki juhtimised



Ent liiklusolud, kaubalaadimise protseduurid jms võivad endaga kaasa tuua ajalisi kõrvalekaldeid. Reeglite kohaselt võib ajavahemikul kella 00.00 esmaspäeval kuni kella 24.00 pühapäeval sõita kahel päeval kuni 10 tundi, aga seda võimalust tuleks kasutada vaid erandjuhul.

Kui liikumiste planeering ühe tööpäeva kohta teha 9 tunni arvestusega, siis jääbki ettenägematute asjaolude tekkides reservi veel tunnine varu. Selline põhimõte aitab vältida normide rikkumist või tööpäeva lõpetamist mitte soovitud parklas.

Järjestikune sõiduaeg

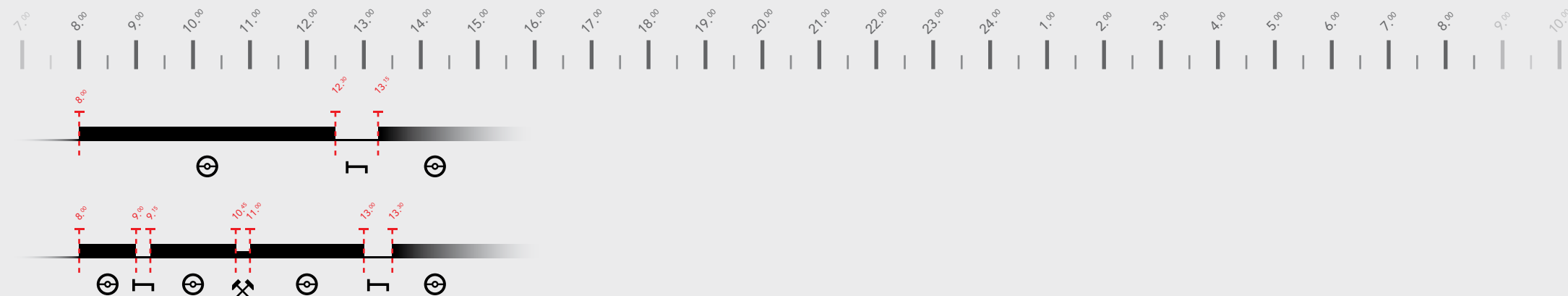
Pärast 4,5-tunnist sõiduperiodi peab juht tegema vähemalt 45-minutilise katkematu vaheaja, kui ta ei alusta puhkeperioodi. Nimetatud vaheaja võib asendada vähemalt 15-minutilise vaheajaga, millele järgneb vähemalt 30-minutiline vaheaeg.

Teine sõiduajaga seonduv piirang ei luba järjest sõita üle 4,5 tunni. 45-minutilist vaheaega võib kasutada ka kahes osas, millest esimene osa kestab vähemalt 15

minutit ja teine vähemalt 30 minutit. Oluline on teada, et kui vaheaja esimene osa kestab alla 45 minuti, siis eeldatakse, et vaheaja teine osa on vähemalt 30 minuti pikkune. Kui aga vaheaja kestus on vähemalt 45 minutit, siis ei ole vaja kasutada täiendavat 30-minutilist osa. Vaheaja esimese osa kasutamise juures ei ole kindlaks määratud eelneva sõiduaja kestust, küll aga tuleb arvestada, et 15 + 30 minutit vaheaega oleks summeeritult mitte rohkem kui 4 tunni ja 30 minuti pikkuse sõiduaja kohta (vt joonis 4). Kui vähemalt 45-minutiline vaheaeg on ära kasutatud enne 4,5-tunnise sõiduaja täitumist, siis on juhul automaatselt õigus sõita uuesti kuni 4,5 tundi, loomulikult tingimusel, et ööpäevase sõiduaja piirang seda veel lubab.

Liiklusohutuse vaatepunktist on vaheaeg oluline, kuna pikk järjestikune sõit pärsib inimese reaktsiooni- ja tähelepanuvõimet. Teistpidi on vaheaeg oluline ka selleks, et juhile oleks sotsiaalse garantii raames tagatud aeg puhkamiseks ja einestamiseks. Seetõttu ei ole lubatud vaheaja kestel teha tõiseid tegevusi nagu näiteks kauba laadimine, sõiduki hooldus või remont, koristustööd ja reisijate abistamine.

JOONIS 4.
Järjestikuse sõiduaja katkestamine vaheajaga



Meeskonnasõidu korral, kui sõidukis on üheaegselt kaks juhti, loetakse vaheajaks kõrvalistujana viibitud aeg, seda ka sõiduki liikumise ajal. Seda loomulikult eeldusel, et vaheaja kestus on vähemalt 45 minutit või 15 + 30 minutit.

Töötaja sotsiaalse garantii raames tuleks siiski arvestada, et ka kõrvalistujale oleks tagatud einestamise võimalus. Juriidiliselt võib ju kõik olla korrektne, aga inimlikust aspektist ei ole võimalik 18 tundi ühtejutti liikuvast sõidukis normaalselt einestada. Seetõttu nõutakse mõnedes riikides ka meeskonnasõidu korral sõiduki seisuaega, et juhil oleks võimalus inimlikes tingimustes einestada.

Iganädalane sõiduaeg

Iganädalane sõiduaeg ei tohi ületada 56 tundi.

Kolmas sõiduajaga seonduv piirang on kehtestatud perioodiks kella 00.00 esmaspäeval kuni kella 24.00 pühapäeval. Seejuures tuleb jälgida, et juht ei ületaks kahenädalast sõidu- ja tööajale kehtestatud piirangut. Nimelt ei tohi juhi

keskmise iganädalane tööaeg, sealhulgas ületunnitöö, ületada 48 tundi. Üksiku nädala tööaega võib erandjuhul pikendada ka 60 tunnini, kui nelja kuu keskmine nädala tööaeg jääb alla 48 tunni.

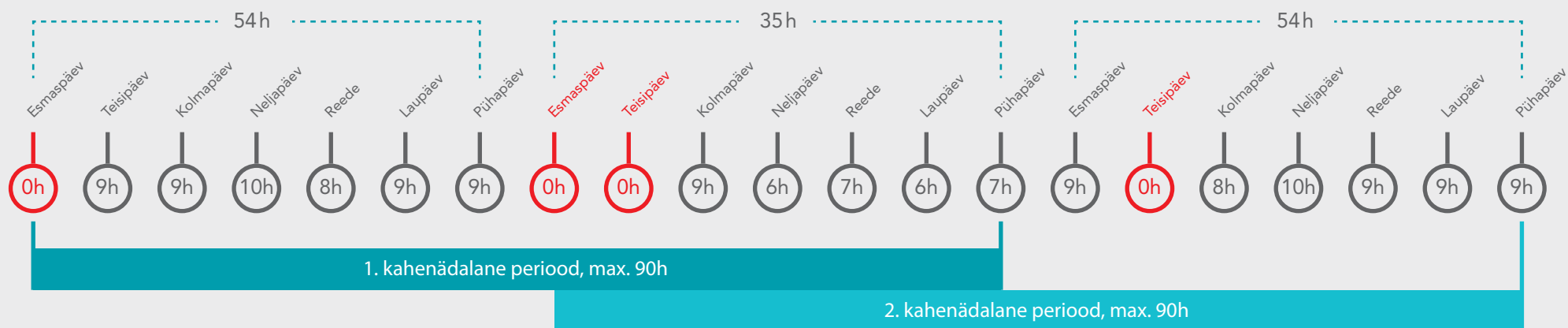
Kahenädalane sõiduaeg

Sõiduaeg summeeritult iga kahe nädala kohta ei tohi ületada 90 tundi.

Neljas piirang käsitleb kahe kalendrinädala ulatust. Sellest tuleneb, et kui ühel nädalal on juht ära kasutanud maksimaalse lubatud sõiduajanormi ehk 56 tundi, siis sellele järgneval nädalal tohib tal olla maksimaalselt 34 sõidutundi (vt joonis 5).

JOONIS 5.

Kahenädalase arvestusperioodi esimesel nädalal on juhitud 54 tundi, seega teise nädala maksimaalne sõiduaeg saab olla kuni 36 tundi



4. Mootorsõidukijuhi tööaja katkestuse kohustus

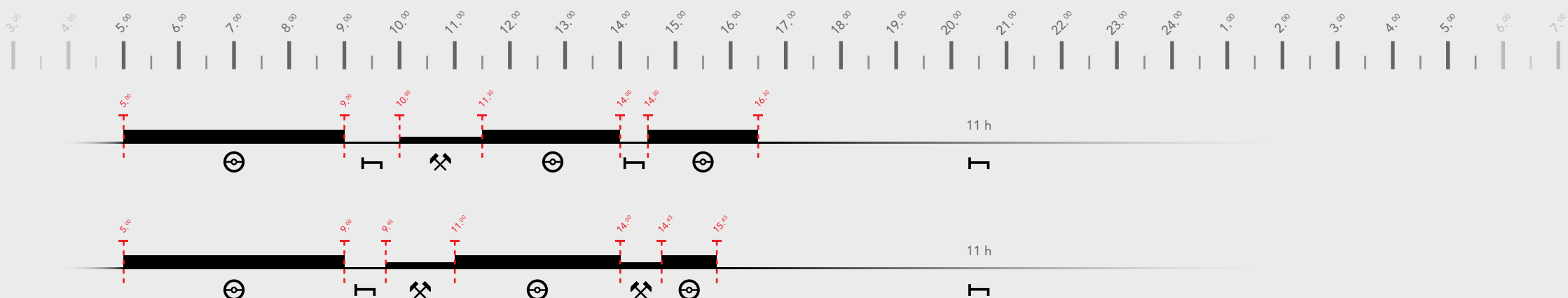
Tööaja jooksul ei tohi juht töötada ilma vaheajata kauem kui kuus järjestikust tundi. Kui tööaeg kokku on 6–9 tundi, tuleb see katkestada vähemalt 30-minutiliseks vaheajaks, ning kui tööaeg on kokku üle üheksa tunni, siis vähemalt 45-minutiliseks vaheajaks (vt joonis 6).

Antud kohustus laieneb ainult neile vedudele, mis olid eelnevalt välja toodud erandite loetelus (vt 2. peatükk). Vaatamata sellele, et teatud erandite puhul ei pea juht kasutama sõidumeerikut, on ta kohustatud siiski tööpäeva jooksul välja võtma nn lõuna.

Lõuna pikkus sõltub tööaja pikkusest:

- Kuni 6-tunnine tööaeg: vaheaja kasutamine ei ole kohustuslik.
- 6–9-tunnine tööaeg: esimese kuue tunni sees peab ära kasutama katkematu 30-minutilise vaheaja.
- Rohkem kui 9-tunnine tööaeg: esimese kuue tunni sees peab ära kasutama katkematu 45-minutilise vaheaja.

JOONIS 6.
Sõidumeeriku kasutamise kohustusest vabastatud juhtide vaheaeg



Seega on väga oluline teada kohe tööpäeva alguses, kui pikk tööaeg on antud päevaks planeeritud. Nimelt kui tööpäev kestab 15 tundi, siis on suure tõenäosusega vaja ära kasutada kaks vaheaega, sest hiljemalt pärast iga kuuendat töötundi on vaja teha töökatkestus. Kuna tööaeg sellel päeval on üle üheksa tunni, siis peavad mõlemad kasutatavad vaheajad olema vähemalt 45-minutilised.

NB! Käesolevas peatükis kirjeldatud tööaja katkestamise kohustus ei vaja eraldi jälgimist, kui juht peab kasutama sõidumeerikut ja 4,5-tunnise sõiduaja reegli kohast vaheaega.

5. Puhkeaeg

Millal algab tööaeg ehk millal lõpeb puhkeaeg?

Puhkeajana mõistetakse perioodi, mil juhil ei ole töiseid tegevusi. Seega ei toimu puhkeajal lisaks sõiduki juhtimisele ka näiteks kauba peale- ja mahalaadimist või selle järelevalvet, reisijate abistamist, puhastustöid, sõiduki ettevalmistust, tehnilist hooldust või kontrolli, veotoimingutega seotud dokumentatsiooni koostamist või kontrollimist, sõidumeeriku seadistamist ja sellega seonduva dokumentatsiooni täitmist vms.

Nii juht ise kui tema tööandja peavad jälgima, et juht saaks puhkeajaga kasutada oma äranägemise järgi. Näiteks kui juht ise ei osale sõidukile kauba laadimises, siis seda võib lugeda puhkeajaks vaid tingimusel, et juhil ei ole samal ajal muid töiseid kohustusi ning teda on teavitatud, kui kaua laadimine kestab. Sisuliselt võib juht siis sõiduki juurest lahkuda ja naasta kokkulepitud ajal. Kui juhil ei ole kauba laadimise ajal töiseid kohustusi, kuid tal on kohustus viibida sõiduki juures, et olla valmis jätkama tavapärast tööd, siis äärmisel juhul saaks seda defineerida valveajana, aga kindlasti ei ole see puhkeaeg.

NB! Valveaeg ei ole puhkeaeg!

Valveajal ehk sõidu- ja puhkeaja regulatsioonides valmisolekuajaks nimetatud perioodil ei pea juht viibima töökohas, sh sõidukis või laadimiskohas. Juht peab kokkulepitud korras olema kättesaadav, et ta saaks vajaduse tekkides asuda sõidukit juhtima või täitma mis tahes muud tööülesannet. Juhti peab hiljemalt vahetult enne valveaja alustamist olema teavitatud, kui kaua see eeldatavalt kestab.

Üldistavalt võib puhkeaja lõpuks pidada ka töökohta ehk sõiduki juurde jõudmise hetke tingimusel, et sõiduk paikneb tavapärase kohas. Sellisel juhul kuulub töökohta liikumine puhkeaja hulka.

Ent võib esineda ka erandjuhtumeid. Kui juht peab sõiduki üle võtma tavapäratus

paiknemiskohas, siis on selle juurde liikumine:

- Valveaeg või ka muu tööaeg, kui juht tuuakse kohale mingi liiklusvahendiga.
- Kindlasti muu tööaeg, kui juht ise juhib mis tahes liiklusvahendit. NB! Kui juht kasutab sõidukit, millel on kohustuslik sõidumeerik, siis peab ta seda ka kasutama. Sellisel juhul salvestatakse tavapärast lisaks muule tööajale ka sõiduaeg. Viimase korral tuleb arvestada, et liikumine tähendab sõiduaega ja see kuulub ööpäevase sõiduaja arvestuse hulka.
- Puhkeaeg, kui juht viibib rongis või parvlaeval, tingimusel, et on tagatud ligipääs magamisasemele.

Kokkuvõtlikult: puhkeaja lõpetab mis tahes tõine tegevus. Sellest hetkest hakatakse arvestama uut 24-tunnist perioodi, mille jooksul peab kinni pidama kehtestatud sõiduaja piirangutest ja ära kasutama uue puhkeaja.

Sotsiaalse garantii valguses on järgnev küll mõnevõrra piirav, aga reeglite kohaselt on juhil lubatud ööpäevast ning lühendatud iganädalast puhkeajaga veeta pargitud sõidukis tingimusel, et seal on magamisase. Poollamavas asendisse reguleerivate iste seda nõuet ei täida.

Puhkeaja kasutamine sõidukis võib siiski pikemas perspektiivis juhti moraalselt pärssida ning nii vähendada tema töövõimet ja töö kvaliteeti.

Sõidukis ei ole lubatud veeta regulaarset iganädalast puhkeajaga kestusega vähemalt 45 tundi.

Ööpäevane puhkeaeg

24 tunni jooksul pärast eelmist ööpäevast või iganädalast puhkeperioodi peab juht olema võtnud uue vähemalt 11-tunnise ööpäevase puhkeperioodi. 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. Juht tohib kahe iganädalase puhkeperioodi vahel võtta maksimaalselt kolm vähendatud ööpäevast puhkeperioodi kestusega vähemalt 9 tundi.

Hetkest, kui lõppes puhkeaeg ehk esimesest teisest tegevusest alates peab 24 tunni jooksul olema puhatud vähemalt 11 tundi. Loomulikult võib 24-tunnises perioodis olla puhkeajaga ka rohkem. Puhkeaeg võib ju ka jätkuda ja 24-tunnisest

ajaperioodist välja liikuda, aga kohustuslikud 11 tundi peavad igal juhul mahtuma nimetatud 24-tunnisesse perioodi.

Transpordisektoris ja liikluses osalevale juhile nõuetekohase puhkeaja tagamine on otseselt seotud reisi planeerimisega. Alati tuleb aluseks võtta põhireegel – 11-tunnine puhkeaeg. Puhtmatemaatiliselt saab juhti kasutada 13 tundi, mille hulgas on vaheajad ja muud seisakud või töökatkestused.

Juriidiliselt on õigus tööpäeva alguse ja lõpu vahe venitada ka kuni 15-tunniseks, sellisel juhul on veel tagatud erandina vähemalt 9-tunnine järjestikune puhkeaeg. Liiklusolude ja kaubalaadimisega võivad kaasneda ajalised kõrvalekalded. Kui tööpäeva kohta liikumiste ja muude tegevuste planeering teha 13 tunni arvestusega, siis jääbki ettenägematute asjaolude tekkimise korral reservi veel kahetunnine ajavaru. Selline põhimõte aitab oluliselt vältida normide rikkumist või tööpäeva lõpetamist mitte soovitud parklas.

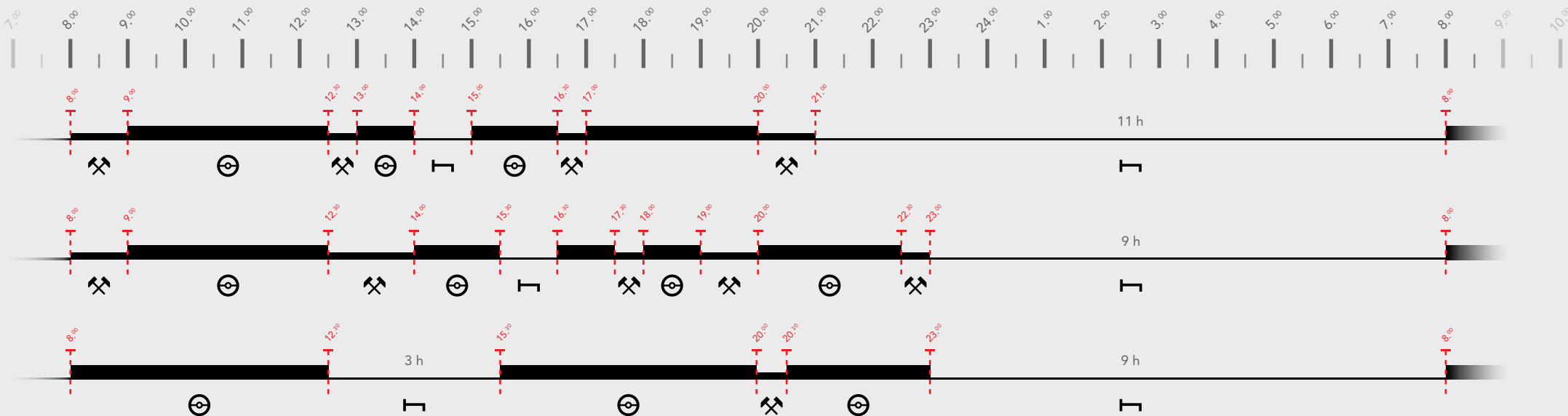
Kahes osas (vähemalt 3 tundi + vähemalt 9 tundi) puhkeaja kasutamise juures tuleb arvestada, et ka 3-tunnise osa kasutamisel peab olema juhile tagatud ligipääs magamisasemele. Puhkeaja esimese osa kasutusele võtmise aeg ei ole määratletud. Näiteks pole vahet, kas enne puhkeaega on tööpäev kestnud 30 minutit või 5 tundi. Oluline on kindlasti jälgida, et puhkeaja teine osa peab mahtuma samuti 24-tunnisesse perioodi. Sellest tulenevalt saab juht ööpäeva jooksul puhata kokku 12 tundi (vt joonis 7).

Puhkeaja kasutamise 4 varianti:

- põhireeglina 11 tundi ööpäevas (24 tunni sees)
- põhireegli alternatiivne võimalus 3 + 9 tundi
- reservina 3 x töönädalas 9 tundi
- meeskonna puhul 30 tunni sees 9 tundi

JOONIS 7.

Ööpäevase puhkeaja kasutamise kolm võimalust: regulaarne, lühendatud ja kahes osas



Mitme juhiga sõiduki puhul peab juht 30 tunni jooksul pärast ööpäevast või iganädalast puhkeperioodi võtma uue ööpäevase puhkeperioodi, mis peab olema vähemalt 9 tunni pikkune.

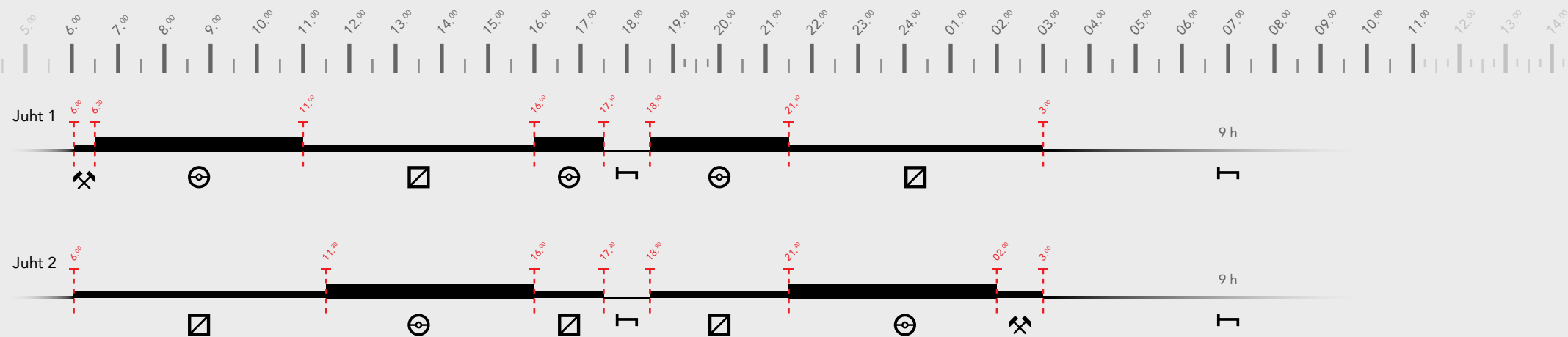
Meeskonnana liikumise korral on vaja kohustuslik puhkeaeg välja võtta mitte 24-tunnise, vaid 30-tunnise perioodi jooksul. Kui üksinda sõitva juhi korral oli 9-tunnine puhkeaeg pigem erandlik, siis meeskonna puhul ei ole selle kasutuskordade arv piiratud. Siin on puhkeaja normi leevendatud, kuna juht ei ole kogu tööpäeva jooksul seotud aktiivse tööga. Ideaalolukorras viibib juht kõrvalistmel 50% tööpäevast. Puhkeaja normi leevendamine aga soodustab selgelt kauba liikumise kiirust. Näiteks kui mõlemad juhid on tööpäevas ära kasutanud maksimaalse sõiduaja (kumbki 9 tundi), siis tegelikult on kaup olnud sihtkoha poole pidevas liikumises 18 tunni vältel (vt joonis 8).

Puhkeaja katkestamine parvlaeval

Erandina tohib juht, kes saadab oma parvlaeva või rongiga veetavat sõidukit, enda regulaarset ööpäevast puhkeperioodi katkestada mitte rohkem kui kahel korral teiste tegevustega, mille kogukestus ei või ületada ühte tundi. Nimetatud regulaarse ööpäevase puhkeperioodi jooksul peab juhil olema juurdepääs magamis- või lamamisasemele.

Üldiselt peab puhkeaeg olema katkematu, st seda ei tohi katkestada mis tahes põhjustel. Erandiks on olukord, kui näiteks puhkamiseks välja valitud territooriumil palutakse puhkeaja kestel sõidukit liigutada. Tavaliselt võib see olla tingitud koristustöödest vms. Sõiduki liigutamise/ümbeparkimise korralduse võib anda politsei-, tolli- või päästeteenistuse ametnik või territooriumi vastutav esindaja. Juht peab liigutamise koha, aja ja põhjuse märkima käsitsi salvestuslehele või väljatrüki tagumisele poolele ning pädev korralduse andja selle võimalusel ka kinnitab.

JOONIS 8.
Ööpäevane puhkeaeg meeskonnasõidu korral



Teine seadusega võimaldatud ja kindlaid reegleid järgiv puhkeaja katkestamine võib esineda nn kombineeritud transpordi korral ehk juhul, kui kauba liikumisele maismaal lisandub vajadus kasutada rongiliiklust või ülesõitudeks parvlaeva. Suures plaanis ongi puhkeaja katkestus ette nähtud parvlaevale või rongile peale- ja sealt mahaliikumiseks (vt joonis 9). Kõne all on need juhud, kui ülesõit on planeeritud puhkeajale.

Sellisel juhul on väga oluline kinni pidada eritingimustest:

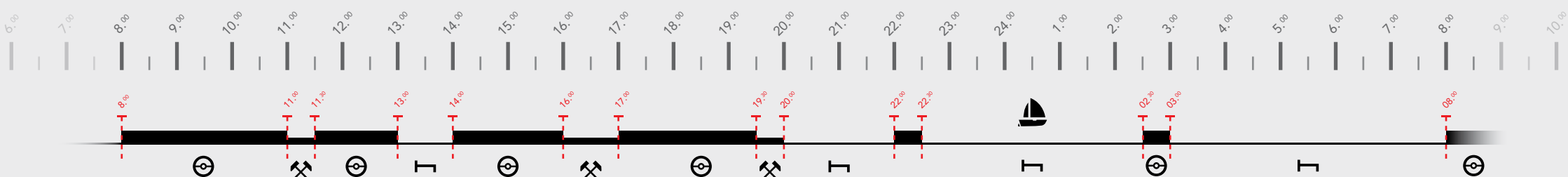
- Ööpäevaseks puhkeajaks peab olema planeeritud vähemalt 11 tundi. Kõne alla võib tulla ka kahes osas (3 tundi + 9 tundi) puhkeaja reegel, kuna sellisel juhul on tagatud lausa 12 tundi puhkeaega.
- Parvlaevale või rongile sõitmisega ja/või sealt lahkumisega seotud toimingud ei tohi kokku kesta üle ühe tunni. Näiteks kui pealesõiduks kulus 40 minutit, siis lahkumiseks on jäänud kasutada 20 minutit.
- Nii maismaal, parvlaeval kui ka rongis viibimise ajal peab juhile olema tagatud juurdepääs magamisasemele. Seega peab juhil olema parvlaeval kindlasti kajut, mille tõestuseks tuleb järgnevat 28 päeva sõidumeeriku salvestiste lahutamatu osana kaasas kanda ka laevapiletit, kus on märges kajuti kohta.
- Parvlaevale või rongile sõitmisega ja/või sealt lahkumisega seotud toimin-

gud on töised tegevused. Seega on oluline kontrollida, mis kell hiljemalt peab juht tööpäeva lõpetama. Kui tavapärase 11-tunnise puhkeaja kasutamise korral võis autojuhi tööpäeva pikkus (koos töökatkestustega) olla 13 tundi, siis antud juhul tuleb päeva lõpp planeerida tunni jagu varasemaks. 13-tunnise tööpäeva korral ei olegi puhkeaja reeglit oluliselt rikutud, kui näiteks parvlaevale sõit kestis viis minutit ja lahkumine samuti viis minutit. Sellisel juhul jääb 24-tunnisest ajavahemikust kohustusliku puhkeaja arvelt välja 10 minutit, sest just nii palju juht vahepeal ei puhanud. Praktika aga näitab, et peale- ja mahasõiduks kuluv aeg mahub vaevalt tunni sisse. Seega, et tagada juhile vähemalt 11-tunnine puhkeaeg, saab kõne all oleva erandi kasutamisel planeeritud tööpäev kesta kuni 12 tundi.

- Antud erandit ei ole lubatud kasutada iganädalase puhkeaja tarvitamise korral.
- Vaatamata sellele, et peale- ja mahasõidu fikseerib sõidumeerik sõiduajana, ei kuulu see ööpäevase sõiduaja arvestusse, vaid seda käsitletakse muude tegevustena.
- Puhkeaga võib katkestada ka ainult ühe korra. Näiteks võib planeerida ööpäeva selliselt, et puhkeaja katkestab vaid mahasõit. Sellisel juhul liigub juht parvlaevale veel tööpäeva arvelt ning hakkab puhkeaga kasutama alles

JOONIS 9.

Parvlaeva liiklusest tingitud ööpäevase puhkeaja katkestamine



Summeeritud puhkeaeg on 24-tunnisest perioodist 11 tundi

20.⁰⁰–22.⁰⁰= 2 tundi Lähtesadam

20.³⁰–02.³⁰= 4 tundi Parvlaeval

03.⁰⁰–08.⁰⁰= 5 tundi Sihtsadam

laevale jõudes. Kui parvlaev on jõudnud sihtsadamasse, siis juht katkestab puhkeaja, liigub sõidukiga laevalt maha ja puhkab maismaal veel nii palju lisaks, et täis saaks 11 tundi puhkeaga.

Iganädalane puhkeaeg

Kahe mis tahes üksteisele järgneva nädala jooksul peab juht kasutama vähemalt järgmisi puhkeperioode:

- 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 pärast eelmise iganädalase puhkeperioodi lõpule järgnenud kuue 24-tunnise ajavahemiku lõppu.

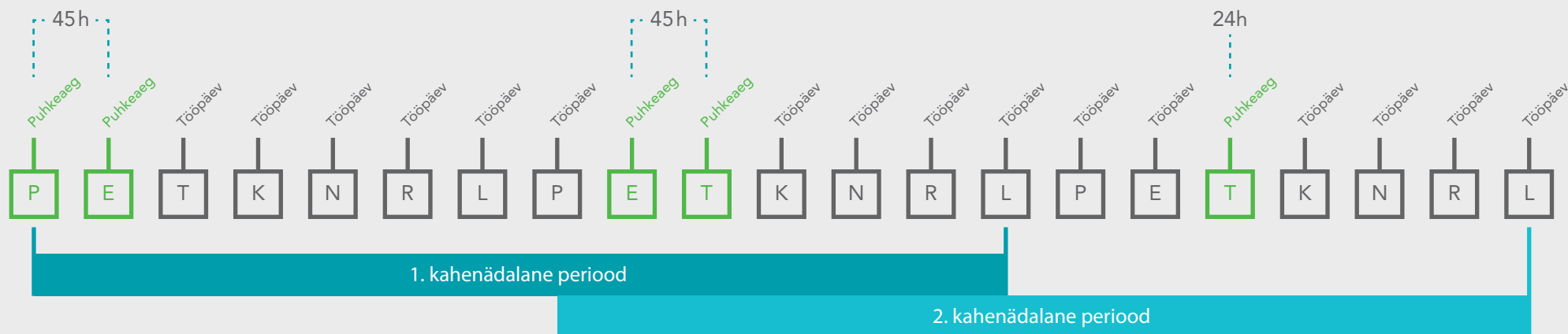
Iganädalase puhkeaja juures tuleb jälgida kahte reeglit. Esiteks: eelmise iganädalase puhkeaja lõpust arvestatuna hiljemalt 144 tunni pärast peab algama uus (kestusega 24–45 tundi).

Teiseks: kahenädalase perioodi ajal peab ära kasutama kaks iganädalast puhke- aega, mõlema kestus vähemalt 45 tundi. Erandina võib neist üks olla lühendatud ehk vähemalt 24-tunnine. Kahenädalase perioodi all mõistetakse kahte üksteisele järgnevat kalendrinädalat (vt joonis 10).

Kõige lihtsam ja kindlam on iganädalase lühendatud puhkeaja kasutamisel aluseks võtta põhimõte, et 24-tunnist puhkeaga tohib olla üle nädala. Nii on hõlpsam ka arvestust pidada.

Igapäevaste puhkeageade lühendamiste juures ei eeldata saamata jäänud osa kompenseerimist. Iganädalase puhkeaja korral on see kohustus aga olemas. Sõltuvalt sellest, kui suures ulatuses puhkeaga realselt lühendati, on vaja see välja võtta hiljemalt enne kolmanda nädala lõppu. Antud kompensatsioon peab olema

JOONIS 10.
Iganädalane puhkeaeg kahenädalase perioodi vältel



tervelt juurde liidetud kas ööpäevasele puhkeajale või siis täispikale (45 tundi) iganädalasele puhkeajale. Kompensatsiooni ei tohi välja võtta osade kaupa (vt joonis 11A ja 11B)!

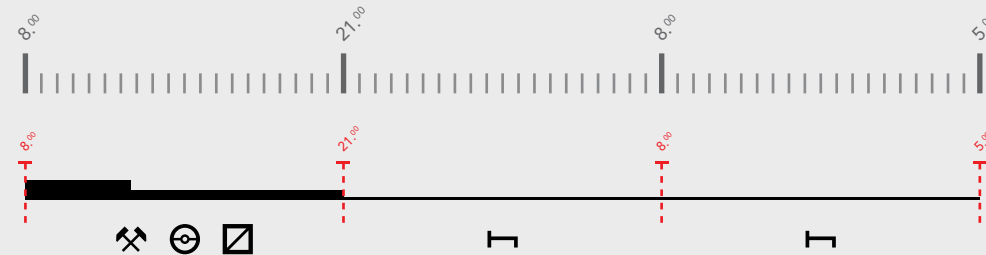
Erandina on sõitjate juhuveol lubatud töötada iganädalase puhkeajata kuni kaheistkümneme 24-tunnise ajaperioodi jagu (288 tundi). Erandi kasutamine eeldab, et Eestist alustatud reis on riigist väljas vähemalt 24 tundi.

Enne teekonna algust eeldatakse regulaarse iganädalase puhkeaja (45 tundi) kasutamist. Edasi lükatud puhkeaeg peab sisaldama kas kaks regulaarset (45 tundi + 45 tundi = 90 tundi) või ühe regulaarse ja ühe lühendatud (45 tundi + 24 tundi = 69 tundi) puhkeaja, seejuures lühendatud osa vajab siiski enne kolmanda nädala lõppu kompenseerimist.

Alates 1. jaanuarist 2014 muutub antud sõitjateveo erand. Katkematu sõiduperiodi reeglit kitsendatakse 4,5 tunni pealt kolmele, millele peab järgnema 45-minutiline vaheaeg. Samas pakutakse alternatiivina välja nn meeskonnasõitu, kus jääb siiski püsima 4,5-tunnine reegel. Lisaks mainitakse sellistel vedudel ka digitaalse sõidumee-riku kohustust. Viimase osas tuleb aga arvestada, et tegemist on suhteliselt värske muudatusega, mistõttu ei ole Euroopa Komisjon veel täpsemaid selgitusi jaganud.

JOONIS 11B.

Saamata jäänud puhkeaja hüvitamine

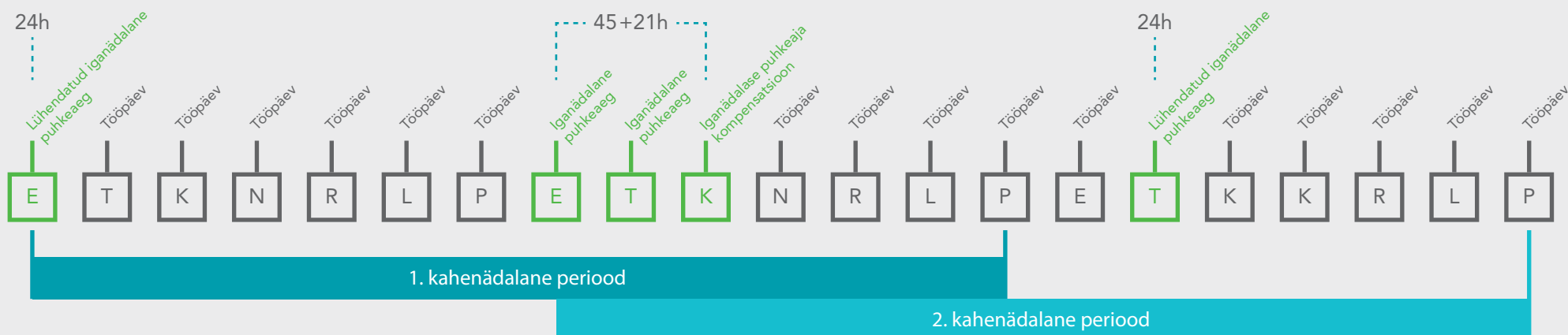


8.00–21.00 Ööpäevane puhkeaeg

8.00–5.00 Saamata jäänud iganädalase puhkeaja osa

JOONIS 11A.

Saamata jäänud puhkeaja hüvitamine



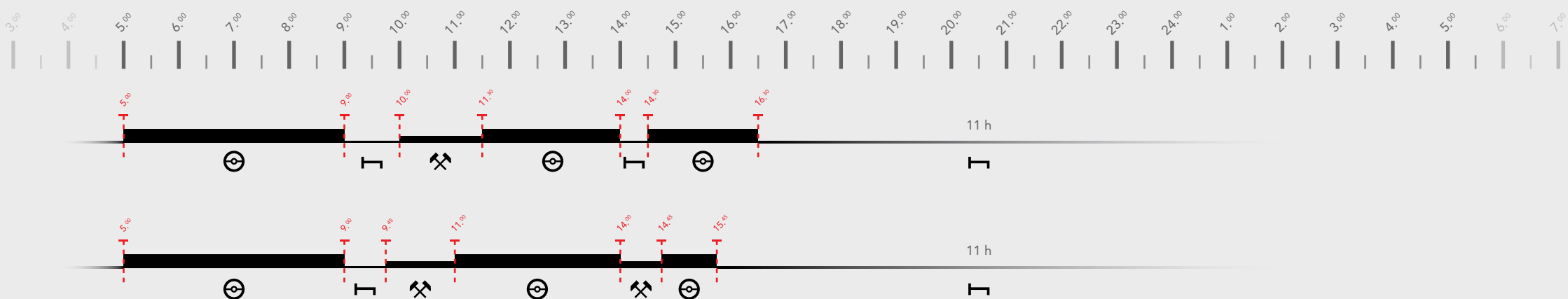
6. Tööaja piirang öötöö korral

Kui juht töötab kella 00.00 ja 06.00 vahel, ei tohi tema igapäevane tööaeg ületada kümnet tundi iga 24-tunnise ajavahemiku kohta.

Antud reeglina on piiratud töiste tegevuste kestus tööpäeva jooksul. Tööpäev võib olla pikem kui kümme tundi, seda nimelt töövaheaegade jagu. Näiteks kui autojuht on päevas teinud 10 tundi tööd ning vahepeal ühe tunni lõunastanud, siis kestab tema tööpäev küll 11 tundi, aga tööaeg jääb lubatu piiresse. Selliste töövaheaegadega aga ei saa tööpäeva lõpmatuseni venitada. Nimelt peab arvestama ööpäevase puhkeaja reeglina, mille kohaselt tööpäeva pikkus võib olla kuni 13 tundi, erandina kolm korda töönädalas ka kuni 15 tundi (vt joonis 12). Nn ööperioodil töötamise all mõistetakse kas või minutilist töist tegevust, seejuures ei oma tähtsust, kas see toimus tööpäeva lõpus või alguses.

JOONIS 12.

Ööperioodil töötamisest tulenev tööaja piirang kogu päevale



7. Sõidumeeriku kasutamine

Liiklusseaduse § 131 kohustab kasutama sõidumeerikut vastavalt Nõukogu määrusele (EMÜ) nr 3821/85. Selle reeglitega kehtestatakse juhi ja ettevõtja kohustused, samuti sõidumeeriku, salvestuslehtede, digitaalsete salvestiste ning erinevate tööde ja tegevuste salvestamise nõuded. Reeglite eesmärk on aidata kaasa mootorsõidukijuhi sõidu- ja puhkeaja järelevalve ja haldussunni praktika parandamisele liikmesriikides, mis omakorda tagab transpordisektoris konkurentsitingimuste ühtlustamise, töötingimuste parandamise ning liiklusohutuse.

Nõuetekohane salvestusseade ehk sõidumeerik

Eristatakse nn esimese ja teise põlvkonna sõidumeerikuid – analoog-sõidumeerik, mis salvestab informatsiooni paberkandjale, ja alates 01.05.2006 digitaalne sõidumeerik, mis kasutab digitaalset salvestuspõhimõtet.

Sõidumeerik peab mõõtma ja registreerima:

- 1) sõiduki läbisõitu,
- 2) sõiduki kiirust,
- 3) sõiduaega,
- 4) muud töö- või valveaega,
- 5) töö vaheaegu ja igapäevast puhkeaega.

Sõidukile paigaldatud sõidumeerikut peab kontrollima iga kahe aasta järel. Seejärel kleebib kontrollija paigaldusplaadi kas siis sõidumeerikule, uksepiidale, tuuleklaasile või juhiistme raamile. Paigaldusplaadil on märgitud sõidumeeriku tööks vajalik tunnusegur, impulsside arv, rehvi ümbermõõt, kontrollija andmed ja kontrollimise kuupäev. Paigaldusplaat peab olema kaitstud turvakilega, mis tõendab sõidumeeriku vastamist nõuetele.

Enne tähtaega peab sõidumeeriku remontija ja kontrollija poole pöörduma siis, kui turvakile on saanud kahjustada või paigaldusplaadile kantud andmed on muutunud,

samuti siis, kui sõidumeeriku töö ületab lubatud hälbed:

- 1) läbisõidetud vahemaa salvestuses 4% tegeliku vahemaaga võrreldes;
- 2) kiiruse salvestuses ± 6 km/h tegeliku kiirusega võrreldes;
- 3) aja salvestuses ± 2 minutit ööpäevas.

Kõik sõidumeeriku osad impulsiandurini välja peavad olema plommitud, et takistada tuvastamatuid muudatusi andmetes või andmekadu.

Erinevad salvestusrežiimid

Nii analoog- kui ka digitaalne sõidumeerik salvestab iseseisvalt ja automaatselt sõiduki liikumise ehk sõiduaaja. Lisaks peab aga juht salvestama veel kogu tööaja, valmisolekuaja, vahe- ja puhkeajad (vt *joonis 13*). Et antud tegevused salvestuksid nõuetekohaselt, peab sõidukijuht ise hoolas olema ning sõidumeeriku lüliteid korrektselt, igapäevaselt ja õigeaegselt kasutama.

JOONIS 13.

Erinevate töörežiimide tähendused



Sõiduki juhtimisaeg ehk sõiduaeg (genereeritakse sõidumeeriku poolt automaatselt).



Kogu tööne tegevus, seaduse mõistes muu töö.



Valmisolekuaeg, mida võib käsitleda ka valveajana.



Vahe- ja puhkeaeg.

Salvestuslehe või juhikaardi kasutamine

Sõidumeeriku kasutamine on juhile kohustuslik iga päev alates hetkest, mil ta sõiduki üle võtab, kuni tööpäeva lõpetamiseni. Sõidumeeriku kasutamise eelduseks on nõuetekohane ümberkäimine salvestuslehe või juhikaardiga.

Digitaalse sõidumeerikuga varustatud sõidukit tohib juhtida vaid juht, kellel on kehtiv juhikaart. Juhikaart kannab juhi isikuandmeid ja arhiveerib sõidumeeriku

JOONIS 14.

Sõidumeeriku ja salvestuslehe tüübisobivuse tuvastamine



salvestatavat teavet, sh sõidu-, muu töö, vahe- ja puhkeajad. Juhikaardi väljastab alalise elukoha järgne pädev asutus, Eestis on selleks maanteeamet.

Juhikaardi taotlejale/omajale esitatavad nõuded:

- Peab omama vastava kategooria juhtimisõigust.
- Ei tohi omada teist kehtivat juhikaarti või töökojakaarti. Eelnev kaart tuleb tagastada maanteeametile.
- Juhikaardi andmisest keeldutakse, kui kuue kuu jooksul on omatud mitut kehtivat kaarti, kaardi taotlemisel esitatakse valeandmeid või kaarti on võltsitud.

Analoogmeeriku kasutamist alustades paneb juht sõidumeerikusse salvestuslehe. Enne peab veenduma selles, et salvestuslehe tüüp on sobiv. Digitaalse sõidumeeriku korral sisestab juht isikliku juhikaardi, kontrollides enne, kas see kehtib (vt joonis 14).

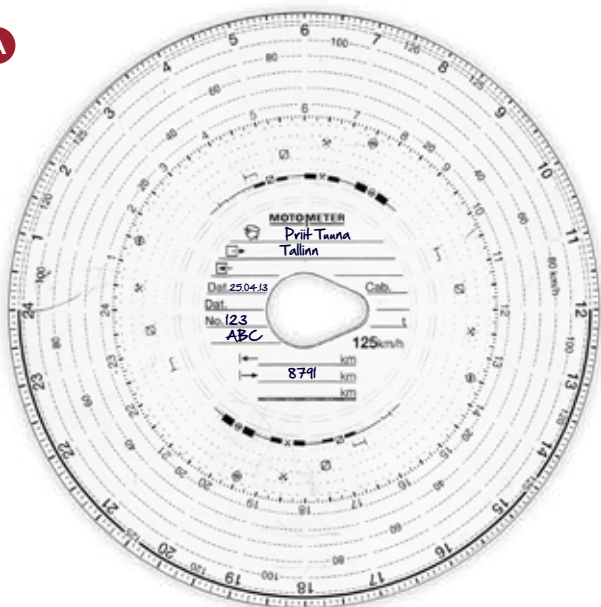
Sõidumeeriku kasutamist ei nõuta vaid juhul, kui juht ei viibi sõiduki juures ja sellest tulenevalt ei saa seda teha. Üldjuhul võib kõne alla tulla puhkeaja kasutamine perioodidel, kui juht viibib kodus. Samas aga ei ole lubatud jätta puhkeaeg salvestamata. Selleks on antud alternatiivne võimalus salvestada puhkeaja kestus salvestuslehele käsitsi või digitaalse sõidumeeriku korral manuaalselt juhikaardi andmemällu. Puhkeaja võib ka tööandja salvestada rahvusvahelisele tõendivormile, mille kättesaamisel kinnitab ka autojuht.

Puhkeajaga on lubatud salvestada ka sõidumeerikuga, nii et juhi kogu puhkeaja vältel on analoogmeerikus sees salvestusleht või digitaalses sõidumeerikus juhikaart. Viimase puhul peab juht seejuures kindel olema, et juhikaart ei satu teiste isikute valdusesse. Analoogmeeriku puhul on väga oluline, et salvestuslehte ei hoitaks sõidumeerikus rohkem kui 24 tundi. Vastasel juhul kirjutatakse salvestatud andmed üle ja neid ei ole võimalik kindla päeva ja kellaajaga seostada. Seega ei ole näiteks iganädalast puhkeajaga võimalik katkematult analoogsõidumeerikuga salvestada.

Kui sõiduki sattumine teiste isikute valdusesse ei ole täielikult välistatud, siis ei tohiks juht soovitatavalt puhkeajal jätta sõidumeerikusse oma juhikaarti või isikustatud salvestuslehte. Vastasel juhul salvestatakse sõiduki liigutamine teise isiku poolt puhkava juhi andmetesse.

Analoogmeeriku salvestuslehele on juht kohustatud kandma sellised andmed nagu on näha joonisel 15.

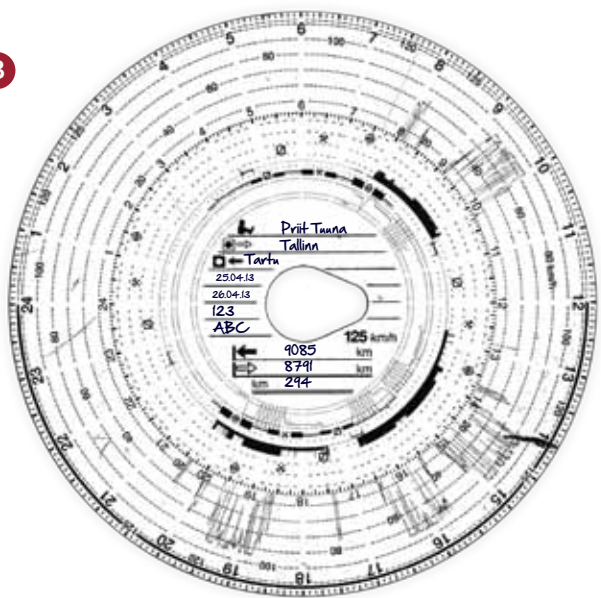
A



JOONIS 15.

Salvestusleht A: salvestuslehe käsikirjalised kanded enne sõidumeerikusse paigaldamist.

B



Salvestusleht B: salvestuslehe käsikirjalised kanded kasutamise lõpetamise fikseerimisel.

Digitaalse sõidumeeriku puhul on juht kohustatud manuaalselt märkima tööaja alustamise ja lõpetamise riigi (vt joonis 16).

JOONIS 16.

Digitaalse sõidumeeriku puhul tööpäeva alustamise ja lõpetamise märkimine



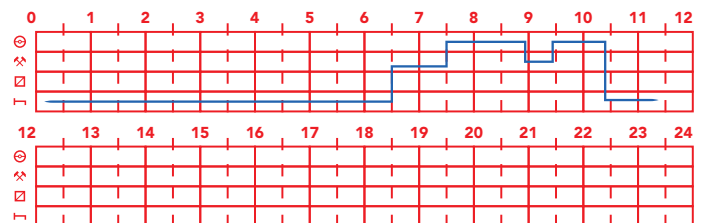
Tegutsemine sõidumeeriku või juhikaardi rikke korral

Sõidumeeriku rikke või tõrgete korral peab remont ja uus kontroll olema läbi viidud hiljemalt 7 päeva jooksul. Tööandja peab seejuures arvestama, et kui antud aja jooksul ei ole võimalik naasta päritoluriiki, siis tuleb sõidumeeriku remondi võimalus leida muus riigis.

Sõidumeeriku kordategemiseni salvestab juht läbisõidu, sõidu-, muu töö, vahe- ja puhkeajad käsikirjaliselt (vt joonis 17). Analoogsõidumeeriku korral kantakse info salvestuslehele ja digitaalse sõidumeeriku korral väljatrükipaberile. Iga käsikirjaline salvestusleht või väljatrükipaber peab olema isikustatud, st seal peab olema juhi ees- ja perekonnanimi, allkiri, samuti kuupäev ja sõiduki registreerimismärk.

Juhikaardi rikke, kadumise või varguse korral prindib juht tööpäeva lõpus välja sõidumeeriku andmed antud päeva kohta ja lisab enda ees- ja perekonnanime ning allkirja. Lisaks peab juht maanteeametist taotlema uue juhikaardi ja tegema kaardi varguse või kaotamise kohta ametliku avalduse vastava riigi pädevale asutusele.

NB! Nimetatud erisused ei kehti juhikaardi kohta, mis on kehtivusaja ületanud. Kehtetu kaardiga juhtimine on keelatud! Probleemide vältimiseks peab juht olema ise hoolas ja hiljemalt 15 päeva enne kaardi kehtivuse lõppemist esitama maanteeametile kaardi uuendamise avalduse. Juhikaart kehtib viis aastat.



JOONIS 17.

Sõidumeeriku rikke korral töö-, sõidu- ja puhkeaja käsitsi salvestamine

Sõidumeeriku salvestisi asendavad dokumendid

Üldjuhul on sõidu- ja puhkeaja arvestuse aluseks ainult sõidumeeriku salvestised, s.o analoogmeeriku salvestuslehed ja/või juhikaardilt ning sõidumeerikust alla laetavad digitaalsed andmed. Samas andsid salvestuslehe ja juhikaardi kasutamise reeglid sõidukist eemal viibimise korral ka alternatiivse võimaluse käsikirjaliselt salvestada. Kuigi algselt oli see ette nähtud andmete märkimiseks vaid salvestuslehele või manuaalse sisestusega juhikaardile, siis praeguseks on lubatud kasutada ka ettevõtte vastutava isiku poolt kinnitatud tõendit (vt *joonis 18*). Tõendi vorm on rahvusvaheline ja nõutud andmeväljade täitmine on kohustuslik. Tõendit võib koostada ainult eesti keeles. Kindlasti tuleb arvestada, et antud tõendit ei ole lubatud koostada käsikirjaliselt, vaid ainult trükituna. Lisaks saab tõendit väljastada ainult möödunud ajaperioodide kohta, st juhile dokumendi üleandmise hetkeni. Tõendiga kinnitavad ajaperioodid võivad olla seotud igapäevase või ööpäevase puhkeajaga, korralise või haiguspuhkusega, muu töö- või valveajaga või näitamaks sõidumeeriku kasutamise kohustusest vabastatud sõiduki juhtimise aega.

Juhul, kui autojuht vahetab tööandjat, on tal kohustus eelmisest töökohast kaasa küsida analoogsõidumeeriku viimase 28 päeva salvestuslehtede koopiad. Sellisel juhul tulebki maanteekontrollis esitada kontrollijale olemasolevad valguskoopiad. Digitaalse sõidumeeriku kasutamise korral on eelnenud tegevuste andmed juhikaardil.

Kui juht alustab tööd uue tööandja juures ja pole varem olnud seotud transpordisektoriga, siis saab ettevõtte vastutav isik väljastada juhile rahvusvaheliselt kinnitatud tõendi tema tegevuste kohta eelneva 28 päeva jooksul. Samas märgitakse selle tõendi andmeväljal nr 11 ettevõttes tööle asumise kuupäev, mistõttu varasemaid perioode ei saa kajastada. Reegli kohaselt peab tööandja enne juhi liiklusesse lubamist olema teadlik tema tegevustest 28 eelnenud päeva jooksul. Seega on soovituslik, et juht kinnitab kõigepealt tööandjale kirjalikult, et ei ole eelnenud perioodil osalenud sõidukijuhtimistegevuses. Otseselt ei ole see küll reguleeritud, aga soovituslikult peaks tööandja pärast juhi kinnitust väljastama talle vastava kirjaliku kinnituse kontrollijale esitamiseks. Dokumendis tuleks välja tuua, et eelnenud 28 päeva ulatuses on veendunud juhi mitteosaluses määruse (EÜ) nr 561/2006 ja/või AETRI kohaldamisalas. Sellise dokumendi koostamine aitab vältida segadusi maanteekontrollis ja nendest tingitud ajakulu.

JOONIS 18.

Tõend tegevuste kohta

TÕEND TEGEVUSTE KOHTA¹
(MÄÄRUS (EÜ) nr 561/2006 VÕI AETER²)

Täita trükkides ja allkirjastada enne sõitu. Hoida koos kontrolliseadme originaalandmetega selleks ettenähtud kohas
EDAÕIGED TÕENDID KUJUTAVAD ENDAST RIKKUMIST

Ettevõtte täidetav osa	
(1)	Ettevõtte nimi _____
(2)	Tänav, maja number, sihtmumber, linn, riik _____
(3)	Telefoninumber (koos rahvusvahelise koodiga) _____
(4)	Faksinumber (koos rahvusvahelise koodiga) _____
(5)	E-posti aadress _____
Mina, allkirjutane	
(6)	Perekonna- ja eesnimi _____
(7)	Ametikoht ettevõttes _____
Kinnitan, et juht:	
(8)	Perekonna- ja eesnimi _____
(9)	Sünniaeg (päev/kuu/aasta) _____ / _____ / _____
(10)	Juhiloa number või isikutunnistuse number või passinumber _____
(11)	Kes alustas tööd ettevõttes (päev/kuu/aasta) _____ / _____ / _____
oli ajavahemikul	
(12)	alates (kuupäev/päev/kuu/aasta) _____ / _____ / _____
(13)	kuni (kuupäev/päev/kuu/aasta) _____ / _____ / _____
(14)	☐ haiguspuhkusel***
(15)	☐ põhipuhkusel***
(16)	☐ puhkusel või puhkepausil***
(17)	☐ juhtis sõidukit, mis ei kuulu määruse (EÜ) nr 561/2006 ega AETRI kohaldamisalasse***
(18)	☐ tegeles muude ülesannetega kui juhtimisega***
(19)	☐ oli kättesaamata***
(20)	Koht _____ Kuupäev _____
Allkiri _____	
(21) Mina, juht, kinnitan, et ma ei ole eespool nimetatud ajavahemikul juhtinud sõidukit, mis kuulub määruse (EÜ) nr 561/2006 või AETRI kohaldamisalasse	
(22) Koht _____ Kuupäev _____	
Juhi allkiri: _____	

Kui sõiduk on viibinud remondis, siis on soovituslik fikseerida remondiettevõtte kinnitusega sõiduki üleandmine ja vastuvõtmine. Kinnitusel peaks olema näidatud üleandmise kuupäev, kellaaeg ja sõiduki läbisõidumõõdiku näit ning sama vastuvõtmisel. Kanded kinnitab remondiettevõtte esindaja, tuues ära ettevõtte ametliku nime. Dokumendivormile ei ole mingisuguseid ettekirjutusi, see võib olla remondiettevõtte tööde blankett, kuid info võib kajastuda ka näiteks digitaalse sõidumeeriku päevaväljatrükil.

Dokumendi originaaleksemplar või koopia tuleks hoida sõidukis, et iga selle sõiduki juht saaks seda kontrollijale esitada vähemalt 28 päeva jooksul pärast remonti. Seda dokumenti on vaja säilitada seoses erandiga, et remondiga seotud testsõite võib teha juhikaarti sisestamata. Sõidumeerik salvestab ju igasuguse liikumise ning annab kontrollijale põhjendatud alust seda infot detailselt uurida ja selgitusi küsida.

8. Sõidu- ja puhkeaja normide täitmise ning sõidumeeriku kasutamise järelevalve

Juhi kohustused

Juht on kohustatud kontrollija nõudmisel esitama jooksva päeva ja eelnenud 28 päeva salvestised. Salvestistes ei tohi olla infota perioode. Kui juhile on väljastatud juhikaart, siis vaatamata sellele, et kontrolli hetkel on juhitud sõiduk varustatud analoogmeerikuga, on juht kohustatud esitama ka juhikaardi.

Kui juht on kontrollihetkel sõidukiga, mis on varustatud digitaalse sõidumeerikuga, aga eelnenud päevadel on ta teinud ka analoogmeerikuga salvestatud sõite, tuleb ka viimase salvestuslehti kaasas kanda ja kontrollijale esitada. Lisaks tuleb kontrollijale esitada kõik käsikirjalised salvestised ja/või ettevõtte vastutava isiku väljastatud tõendid.

Tööandja kohustused

Üldjuhul on juhi tööandjaks veoettevõtja. Küll aga näitab praktika, et veoettevõtja ei sõlmi tihti autojuhiga otse lepingulist suhet, vaid kasutab renditööjõudu. Sellisel juhul vastutavad nii tööjõudu välja andev ettevõtte kui ka veoettevõtja, et juhid saaksid kinni pidada sõidu- ja puhkeaja reeglitest, kasutaksid nõuetekohaselt sõidumeerikut ja oleksid olemas nõutud salvestised.

Konkreetsemalt on reeglites välja toodud järgmised kohustused:

- Juhile tohib üle anda vaid töökorras ja regulaarse kontrolli kinnitusega sõidumeerikuga sõiduki.
- Juht peab olema varustatud analoogmeeriku puhul piisava arvu salvestuslehtedega või digitaalse sõidumeeriku korral vastavalt printeripaberiga. Viimase osas ei täpsustata konkreetselt, mitu rulli on vaja, aga rahvusvahelisel veol osalenud autojuhtide tagasisidest lähtuvalt on soovituslik vähemalt kolm.
- Peab veenduma, et juhil on olemas kehtiv juhikaart.
- Ei tohi anda ebaseaduslikku töökäsku.
- Peab veenduma, kas juht omab enne väljasõitu 28 eelnenud päeva tegevuste kohta tõendusmaterjale. Sätestatud juhtudel tuleb juhile väljastada trükitud tõend tema tegevuste kohta.

- Kõikide juhtide poolt kasutatud salvestuslehti peab koguma ja kronoloogilises järjekorras säilitama vähemalt 12 kuu ulatuses.
- Peab tagama digitaalsete andmete regulaarse kopeerimise juhikaardilt vähemalt iga 28 päeva ja sõidumeeriku mälust vähemalt iga 90 päeva järel. Kui sõiduk võõrandatakse või suunatakse remonti, siis peavad andmed olema kopeeritud sõiduki üleandmise hetkeks. Andmete säilitamise kohustus on samuti 12 kuud. Andmete kopeerimisel on lubatud kasutada teise ettevõtte või isiku teenust.

Sõiduki omaniku kohustused

Sõiduki omanik ei pruugi alati olla ise veoettevõtja. Kui sõidukit rendib mõni veoettevõtja, siis kindlasti ei vastuta tegelik omanik juhi sõidu- ja puhkeaja korralduste eest. Siiski võib rendilepingus käsitletud õiguste ja kohustuste ülemineemisest sõltuvalt jääda sõiduki omaniku vastutusse selle tehniline seisukord ja sõidumeeriku kui ühe tehnilise detaili korrasolek, sh regulaarne kontroll. Seega tuleb lepingute koostamisel olla väga tähelepanelik.

Maanteekontroll

Maanteekontroll piirdub jooksva päeva ja eelnenud 28 päeva kontrolliga. Vastavalt kontrollija äranägemisele võib vaadelda ka lühemat perioodi. Kui juht esitab kontrollijale juhikaardi, siis iga riigi järelevalveorganid peavad olema suutelised andmeid elektrooniliselt analüüsima. Juht ei pea digitaalse sõidumeerikuga salvestatud päevi välja printima, v.a juhul, kui on tekkinud vajadus teha neile käsikirjalisi märkusi.

Kontrollija võib tõendite ja salvestiste õigsuse kontrollimiseks esitada täpsustavaid küsimusi ja nõuda salvestistele lisaks täiendavaid andmeid. Näiteks kui sõidumeeriku mälu on mingid ebakõlad ja tekib kahtlus sellega manipuleerimise või juhikaardita sõitude suhtes.

Ettevõttesisene kontroll

Arvestades riikliku järelevalve ressursi ja ettevõtete rohkust, valitakse kontrollitavad ettevõtted enamasti välja riskianalüüsiga. Riskiastet tõstavad muu hulgas maanteekontrollis tuvastatud rikkumised, sh välisriikide kontrollorganitelt saadud info, eelnenud kontrollide tulemused, suunised erinevatelt komisjonidelt või töötajate kaebused.

Ettevõttesisene kontroll on mahukas, detailne ja aeganõudev erinevate kontrolltoimingute kogum. Kui üldjuhul teeb seda Tööinspeksioon, siis viimasel ajal on ka maanteekontrollijad (Politsei- ja Piirivalveamet) kasutanud seadusest tulenevat õigust teha ettevõttesisest kontrolli, et teel autojuhi kontrollimisel tuvastatud rikkumistele/ebaselgustele saaks anda objektiivse hinnangu. Selline lähenemisviis võimaldab välja selgitada ka tegeliku vastutaja, et operatiivselt sekkuda liiklusohutlike sõidukite ja juhtide teelelubamisse.

Kui maanteekontroll piirdub 28-päevase perioodi kontrolliga, siis ettevõttesisene kontroll võib hõlmata 12 kuud. Vastavalt kontrollija äranägemisele võib üle vaadata ka lühema perioodi. Töö-, sõidu- ja puhkeaja andmed peab kontrollijale esitama kõigi töötajate, ajutiste juhtide ja ka renditööjõu kohta. Esitada tuleb nii analoogsõidumeeriku salvestuslehed, digitaalse sõidumeeriku failid kui ka kõik salvestisi asendavad või selgitavad dokumendid ning juhtide märkused. Kindlasti tuleb jälgida, et kontrollijale esitataks digitaalse sõidumeeriku originaalfailid. Failid, mida on vastavate programmidega muudetud (sh ka ainult failiformaadi muudatus), ei ole enam käsitletavad originaalandmetena. Kui digitaalse sõidumeeriku andmete kopeerimisel ja arhiveerimisel kasutatakse teise isiku või ettevõtte teenust, siis peab kontrollitav ettevõtte ise tagama kontrollijale igakülgse ligipääsu andmetele.

Rikkumiste raskusastmed

Sõidumeeriku kasutamisega kaasnevatel ning sõidu- ja puhkeaja normidest kõrvalekaldumisega seonduvatel erinevatel rikkumistel on rahvusvaheliselt kindlaks määratud eri raskusastmed vastavalt nende ohtlikkusele ja tõsidusele. Selline jaotuspõhimõte peab olema igas riigis karistuste määramise aluseks. Milline karistus vastab igale konkreetsele raskusastmele, on siiski iga riigi enda otsustada. Eesti õigusruum on kehtestanud vastutusalaja karistuste suurused liiklusseaduses.

Rahvusvaheline rikkumiste jaotus eeldab kolmeastmelist lähenemist, s.o kerge rikkumine, raske rikkumine ja väga raske rikkumine. Liiklusseaduses otseselt sellega kokkulangevat lähenemisviisi ei ole. Eesti karistusõigus ei tunnista konkreetset trahvisummat, küll aga annab iga rikkumise kohta sanktsiooni ülemmäära. Menetleja saab proportsionaalse karistuse määramisel siiski juhendada rahvusvahelistest raskusastmetest. Rahvusvahelised raskusastmed on suhteliselt uus teema, mistõttu võib asjasse selgust tuua alles liiklusseaduse järgmine muudatus.

Erinevate rikkumiste loetelu on pikk. Täpsema ülevaate saamiseks tuleks siiski tutvuda Vabariigi Valitsuse 21. oktoobri 2010. a määrusega nr 151. Enamlevinud rikkumiste loetelu vt jooniselt 19.

JOONIS 19.
Enamlevinud rikkumiste loetelu

Ööpäevase sõiduaja ületus kuni 1 tund.

Ööpäevase sõiduaja ületus 1–2 tundi.

Ööpäevase sõiduaja ületus enam kui 2 tundi.

Vaheajata sõiduaeg kuni 5 tundi.

Vaheajata sõiduaeg 5–6 tundi.

Vaheajata sõiduaeg rohkem kui 6 tundi.

Ööpäevane puhkeaeg (11 tundi) lühem kuni 1 tund.

Ööpäevane puhkeaeg (11 tundi) lühem kuni 2,5 tundi.

Ööpäevane puhkeaeg (11 tundi) lühem rohkem kui 2,5 tundi.

Ööpäevane puhkeaeg (9 tundi) lühem kuni 1 tund.

Ööpäevane puhkeaeg (9 tundi) lühem kuni 2 tundi.

Ööpäevane puhkeaeg (9 tundi) lühem rohkem kui 2 tundi.

Iganädalane puhkeaeg (45 tundi) lühem kuni 3 tundi.

Iganädalane puhkeaeg (45 tundi) lühem kuni 9 tundi.

Iganädalane puhkeaeg (45 tundi) lühem rohkem kui 9 tundi.

Iganädalane puhkeaeg (24 tundi) lühem kuni 2 tundi.

Iganädalane puhkeaeg (24 tundi) lühem kuni 4 tundi.

Iganädalane puhkeaeg (24 tundi) lühem rohkem kui 4 tundi.

Sõidumeeriku puudumine, selle mittekasutamine.

Salvestiste mitteesitamine või mittearhiveerimine.

Sõidumeeriku või andmetega manipuleerimine.

Kerge

Raske

Väga raske

Kerge

Raske

Väga raske

Kerge

Raske

Väga raske

Kerge

Raske

Väga raske

Kerge

Raske

Väga raske

Kerge

Raske

Väga raske

Kerge

Raske

Väga raske

Lisa 1.

Sõidukijuhtide töö-, sõidu- ja puhkeaega reguleerivad õigusaktid

- Rahvusvahelisel maanteeveol töötava sõiduki meeskonna tööaja Euroopa kokkulepe (AETR).
- EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS (EÜ) nr 561/2006.
- NÕUKOGU MÄÄRUS (EMÜ) nr 3821/85.
- KOMISJONI MÄÄRUS (EL) nr 581/2010.
- EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV 2006/22/EÜ.
- KOMISJONI OTSUS, 14. detsember 2009.
- EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV 2002/15.
- Liiklusseadus.
- Vabariigi Valitsuse 21.10.2010 määrus nr 151.
- Mootorsõidukijuhi töö-, sõidu- ja puhkeaja järelevalve korralduslikud nõuded.
- Majandus- ja kommunikatsiooniministri 03.03.2011 määrus nr 17 „Nõuded sõidumeerikule ja selle paigaldamisele ning sõidumeeriku kontrollimise tingimused ja kord”.
- Majandus- ja kommunikatsiooniministri 25.02.2011 määrus nr 13 „Digitaalse sõidumeerikuga mootorsõiduki juhi, tööandja, töökoja ja kontrollimise kaardi taotlemise, andmise ja kasutamise kord”.

Märkused



Tööelu tekitab küsimusi?

VAATA

Tööinspektsiooni kodulehele www.ti.ee ja Tööelu portaali www.tööelu.ee

HELISTA

juristi infotelefonile 640 6000 igal tööpäeval kell 9–15

KIRJUTA

jurist@ti.ee



Tööinspektsioon



Euroopa Liit
Euroopa Sotsiaalfond



Eesti tuleviku heaks

TÖÖELU

www.tööelu.ee

ISBN 978-9949-9446-0-6



9 789949 944606