TÖÖINSPEKTSIOON

Sõidukijuhi töö-, sõidu- ja puhkeaja korraldus

KÄSIRAAMAT

Autor: Priit Tuuna
Täiendused: Jüri Milov
Fotod: Priit Tuuna, Virginia Kullasepp / Sotsiaalministeerium, 123rf.com

8. täiendatud trükk
© Tööinspektsioon, 2026
ISBN 978-9949-646-75-3
ISBN 978-9949-646-76-0 (pdf)

Sisukord

Eessõna 4
REGULEERIMISALA 6
SÕIDU- JA PUHKEAJA NÕUETE JÄRGIMISEST VABASTATUD VEOD JA SÕIDUKID NING RIIGISISESED JA RAHVUSVAHELISED ERITINGIMUSED 10
- Rahvusvaheliselt kehtivad erandid 11
- Riigisisesed erandid 15

SÕIDUAJALE KEHTESTATUD PIIRANGUD 18
- Mis on sõiduaeg? 19
- Ööpäevane sõiduaeg 20
- Järjestikune sõiduaeg 20
- Reisijate juhuveo reeglid 22
- Iganädalane sõiduaeg 22
- Kahenädalane sõiduaeg 23
- Erakorraline sõiduaja ületamine 23

MOOTORSÕIDUKIJUHI TÖÖAJA KATKESTUSE KOHUSTUS 26
PUHKEAEG 28
- Millal algab tööaeg ehk millal lõpeb puhkeaeg? 29
- Ööpäevane puhkeaeg 30
- Puhkeaja katkestamine parvlaeval 32
- Ööpäevase puhkeaja pikendamine reisijate juhuveol 35
- Iganädalane puhkeaeg 35
- Autojuhi koju naasmine 40
- Dokumentide säilitamine 41

TÖÖAJA PIIRANG ÖÖTÖÖ KORRAL 42
SÕIDUMEERIKU KASUTAMINE 44
- Nõuetekohane salvestusseade ehk sõidumeerik 45
- Sõidumeeriku kasutamine riigipiiri ületamisel 46
- Salvestusrežiimid 46
- Salvestuslehe või juhikaardi kasutamine 46
- Tegutsemine sõidumeeriku või juhikaardi rikke korral 49
- Sõidumeeriku salvestisi asendavad dokumendid 50
- Sõidukijuhtide lähetamise erisused 52
- Transpordiettevõtja peab alates 2. veebruarist 2022 arvestama järgmisega. 52

SÕIDU- JA PUHKEAJA NORMIDE TÄITMISE NING SÕIDUMEERIKU KASUTAMISE JÄRELEVALVE 54
- Juhi kohustused 55
- Veoettevõtja kohustused 55
- Sõidukiomaniku kohustused 56
- Maanteekontroll 56
- Ettevõttesisene kontroll 56
- Rikkumiste raskusastmed 57

Lisa. Sõidukijuhtide töö-, sõidu- ja puhkeaega reguleerivad õigusaktid 59

Eessõna

Öeldakse, 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.

Käsiraamatu eesmärk on selgitada mootorsõidukijuhi töö-, sõidu- ja puhkeaja nõudeid. Brošüür on abiks auto- ja bussijuhile, kaubasaatjale, ekspediitorile, reisikorraldajale ja teistelegi transpordi alal tegutsejatele. Kõik nimetatud peavad reegleid järgides mõistma neid ühtemoodi, et koos tagada liiklusohutus, transpordisektori töötajate sotsiaalsed garantiid ja aus konkurents.

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

Kuna valdkonda reguleeritakse põhiliselt Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiividega, on ka selles käsiraamatus võetud selgituste andmisel aluseks Euroopa Kohtu seisukohad ja Euroopa Komisjoni selgitused.

Käsiraamat selgitab põhilisi seadustes 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 reeglikasutuse näitel. Elulisi, kuid erandlikke töökorralduslikke või transpordivajadusi on tihtipeale tarvis analüüsida täielikult eraldi ja iseseisvalt, sest üldkasutatavad juhised ei pruugi tagada õiguskuulekat käitumist.

Käsiraamatus antud teave on ajakohane, 2026. aasta seisuga, kuid seaduste muutudes tuleb kindlasti arvestada uute reeglitega. Käsiraamatu ülesanne on selgitada praegu kehtivat regulatsiooni, kuid see ei asenda tutvumist valdkonna õigusaktidega (vt lisa lk 59).

REGULEERIMISALA

Kauba- ja reisijateveoga tegelevate sõidukijuhtide sõiduaegade, sõidu vaheaegade ja puhkeaegade eeskirjad tulenevad rahvusvahelistest kokkulepetest. Valdkonna regulatsiooni eesmärk on suurendada liiklusohutust, ühtlustada transpordisektori konkurentsitingimusi ja parandada juhtide töötingimusi.

Eesti on üks neid riike, kes on ühinenud "Rahvusvahelisel maanteeveol töötava sõiduki meeskonna tööaja Euroopa kokkuleppega" (AETR). Kokkulepe sõlmiti Genfis 1970. aasta 1. juulil ning 2021. aastaks on AETRiga ühinenud 49 riiki (vt joonist 1 lk 8–9). 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 olukordades, kus Euroopa Liit on juba üht või teist sätet muutnud, kuid ÜRO ei ole rahvusvahelise kokkuleppe muutmiseni veel jõudnud. Näiteks 2006. aastal, kui Euroopa Liidu liikmesriikides hakkas kehtima varasemaga võrreldes palju rangem reeglistik, ei olnud kolmandates riikides uus kokkulepe veel jõustunud. Selline olukord kestis mõne aasta, praeguseks on reeglid ühtlustatud.

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

- kaubaveoks kasutatavad sõidukid, mille lubatud täismass koos haagisega või ilma selleta ületab 3,5 tonni;
- reisijateveoks kasutatavad sõidukid, mis on ehitatud või alaliselt kohandatud rohkem kui üheksa inimese veoks, juht kaasa arvatud, ning selleks otstarbeks ette nähtud.
- rahvusvaheliseks kaubaveoks või kabotaažveoks kasutavad sõidukid, mille lubatud täismass koos haagise või poolhaagisega ületab 2.5 tonni.

Kasulik on teada, et pole tähtis, kas sõidukiga teostatakse transporditeenust või vedu n-ö oma kulu ja kirjadega, koormaga või tühjalt. (Nimetatud asjaolud võivad üsna oluliseks osutuda juhul, kui kehtib vabastus sõidumeeriku kohustusest, vt erandeid peatükist "Sõidu- ja puhkeaja nõuete järgimisest …" lk 10). Tähtsust ei oma ka reisi pikkus ega see, kas roolija on kutseline autojuht, sõiduki omanik, firma omanik, logistik või asendusjuht.

Üldistavalt võib öelda, et kui kaubaveoks ette nähtud sõiduki täismass ületab 3,5 tonni ja rahvuvahelise kaubaveo või kabotaaži puhul ületab 2.5 tonni, peab selle rooli istuv juht kasutama sõidumeerikut ning täitma töö-, sõidu- ja puhkeaja norme. Lisaks peab ta nõudmise korral esitama kontrollijale ülevaate oma tegevustest eelneval 56 kalendripäeval.

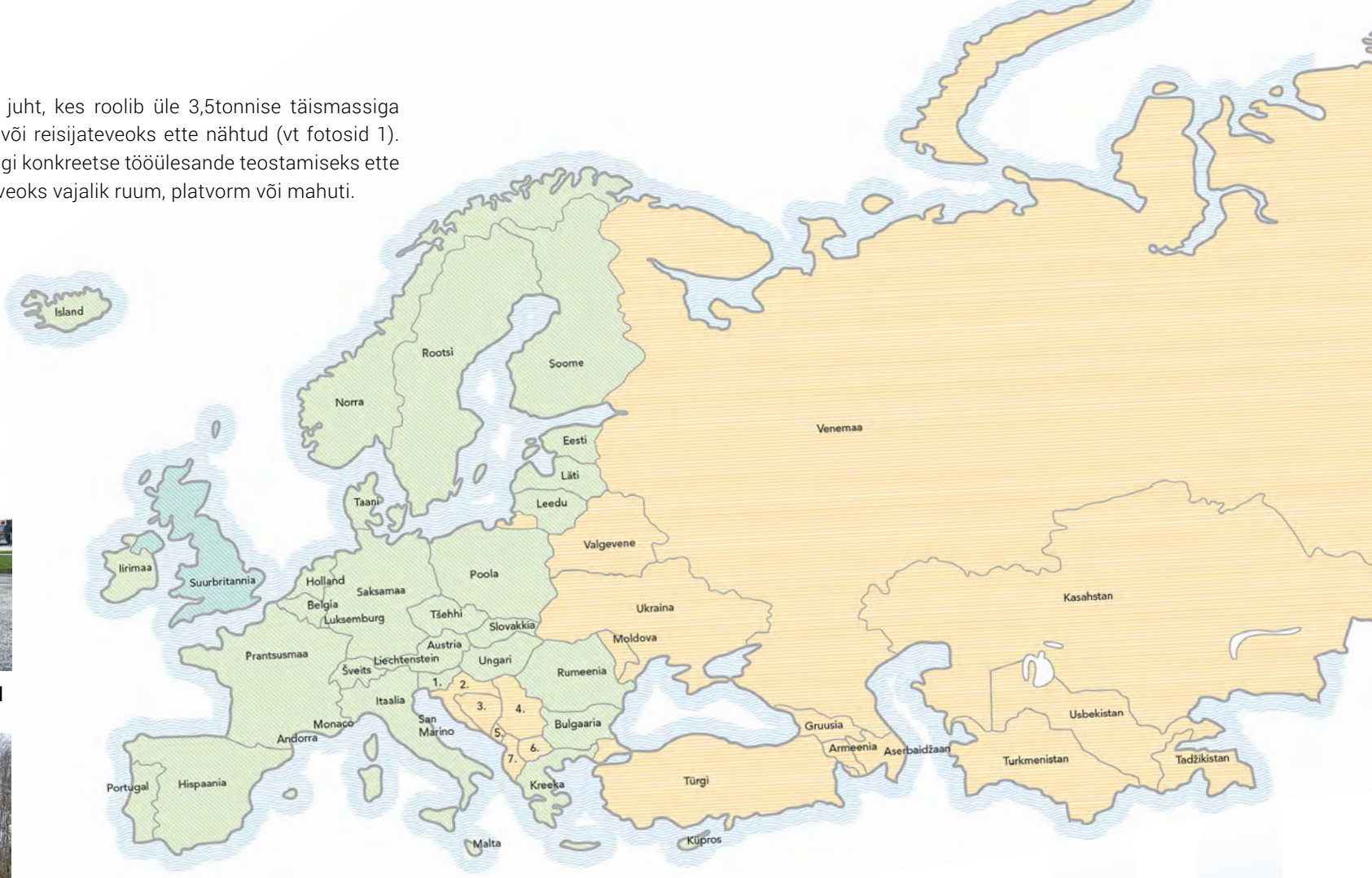
Sõidumeerikut peab kasutama ka autorongi juht, kelle veduki täismass jääb alla 3,5 tonni, kuid autorongi täismass ületab 3,5 tonni piiri. Näiteks kui veduki täismass on 3,2 tonni (nn kaubaruumiga sõiduauto, kategooriaga N1) ja haagise täismass on 1 tonn, siis autorongi täismass on 4,2 tonni ning meeriku kasutamine seega kohustuslik.

Erand: sõidumeerikut ei pea kasutama juht, kes roolib üle 3,5tonnise täismassiga sõidukit, mis ei ole tootja poolt kauba- või reisijateveoks ette nähtud (vt fotosid 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 sel 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
ELi ja Ühendkuningriigi vaheline kaubandus- ja koostööleping
Rahvusvahelisel autoveol töötava sõiduki meeskonna tööaja Euroopa kokkuleppe (AETR) kohuslased

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

SÕIDU- JA PUHKEAJA NÕUETE JÄRGIMISEST VABASTATUD VEOD JA SÕIDUKID NING RIIGISISESED 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 suure tähtsusega sõiduk, teise puhul kaup, kolmanda puhul aga teekonna pikkus, mis võib mõnikord olla sootuks piiranguteta. Iga erandi juures tuleb järgida eritingimusi.

Ent ka siis, kui sõidumeeriku kasutamine pole vajalik, peab juht järgima liiklusseaduses sätestatud töö-, sõidu- ja puhkeaja erinorme, sh iganädalase tööaja kestust, piiranguid tööajale öötöö korral ja nn lõuna kasutamise kohustust.

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 selles peatükis käsitletud erandi alla.

Rahvusvaheliselt kehtivad erandid

1. 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 kui vahepeatustena tuleb läbida mõnda asulat –, peab tähelepanelikult jälgima konkreetse liini pikkust, mis samuti ei tohi ületada 50 km. Riigiti esineb ka erinevat tõlgendust: nimelt võib 50 km arvestusse lugeda liikumist garaažis hoidmise kohast konkreetsele liinile.

Hoolimata sellest, et eelnimetatud erandiga justkui vabastatakse sellise veoga tegelev juht kohustuslikest normidest, on liiklusohutuse huvides riigisiseselt siiski reguleeritud bussijuhi sõidu- ja puhkeaeg ning sõidumeeriku kasutamise kohustus järgnevalt:

- sõiduaeg võib tööpäevas olla kuni 9 tundi;
- ööpäevane katkematu puhkeaeg peab olema vähemalt 9 tundi;
- sõidumeeriku kasutamine on kogu päeva jooksul kohustuslik, kui esineb kas või üks üle 50 km pikkune liin või juhuvedu;
- iganädalane puhkeaeg peab olema 48 tundi järjest või summeeritud tööaja puhul 36 tundi järjest;
- juht ei tohi tööaja jooksul töötada ilma vaheajata kauem kui kuus järjestikust tundi. Kuue- kuni üheksatunnise tööpäeva puhul tuleb puhata vähemalt 30 minutit katkematult ja kui tööaeg on kokku üle üheksa tunni, vähemalt 45 minutit katkematult (vt lisaks peatükki “Mootorsõidukijuhi tööaja katkestuse kohustus”).

Praegu on harjutud kuu ulatuses tegevuste tõendamiseks koostama bussijuhtidele töögraafikuid, mille alusel liiklusjärelevalves tuvastatakse sõidu- ja puhkeaja normidest kinnipidamist. Liiklusseaduse kohaselt kehtestati riigisisene sõidumeeriku kasutamise kohustus ka sõitjate liiniveol (v.a linnaliinid) alates 01.01.2020.

2. Sõidukid, mille suurim lubatud kiirus ei ületa 40 km/h.
Valdavalt saab siin rääkida sellisest tehnikast, mille all peame silmas traktorit. Samas tuleb jälgida konkreetse sõiduki tehnikaandmeid, 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 selle masina juht sõidu- ja puhkeaja reeglitest kinni pidama.

3. 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 juht, kes töötab väljaspool nimetatud asutusi, on tema jaoks sõidumeeriku kasutamine kohustuslik.

4. Sõidukid, mida kasutatakse eriolukordade või päästeoperatsioonide korral, sh humanitaarabi mitteärilisel veol.
Eelmise erandi eluline ja loogiline järg. Nimelt vajab riik erakorraliselt tehnikat juurde valdavalt siis, kui tegu on eriolukorra, päästeoperatsiooni või looduskatastroofi tagajärgede

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

Fotod 2.
Sõidukit A kasutatakse autoabiteenuses

Sõiduk B ei kuulu erandi alla, sest seda kasutatakse kaubaveoks

likvideerimisega. Selliste olukordade puhul ei pea sõiduki juhtimisel sõidumeerikut kasutama ka pääste- või korrakaitseorganitevälised isikud.

5. Meditsiinilistel eesmärkidel kasutatavad erisõidukid.

6. Sihtotstarbelised teisaldussõidukid, mida kasutatakse nende asukohast 100 km raadiuses.
Siin peetakse silmas teisaldussõidukit, mida kasutatakse autoabiteenuses. Samas on kehtestatud kindel tsoon, millest väljaspool teostatavatel reisidel on igal juhul kohustuslik sõidumeerikut kasutada. Nimetatud raadiust hakatakse selle erandi puhul arvutama alates konkreetse sõiduki tavapärasest paiknemiskohast. Eeldatakse, et juht alustab igapäevaselt sõidukiga teekonda mingist kindlast punktist. Kui puksiiriteenust pakkuval ettevõttel on tütarettevõtteid ka teistes piirkondades, ei oma tähtsust mitte emaettevõtte asukoht, vaid arvestuse aluseks jääb konkreetse sõiduki kasutuspiirkond (vt joonist 2 lk 12 ja fotosid 2 lk 13).

7. Sõidukid, mis teevad tehnilise arendamise, remondi või hoolduse eesmärgil proovisõite, ning uued või ümber ehitatud sõidukid, mida pole veel kasutusse võetud.
Selles erandis kirjeldatakse põhimõtteliselt autoremondi ajal sõiduki liigutamist, sh proovisõite. 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 juhtimine". 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 kui selle kohta kehtivad muud registripiirangud, on sõidumeeriku kasutamine kohustuslik.

8. 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 ärilises tegevuses. Näiteks käsitööettevõttes, kus valmistatakse skulptuure ja veetakse valmistoodangut müügikohtadesse endale kuuluva sõidukiga, peab juht kasutama sõidumeerikut, sest sõiduk on kasutuses äriettevõtte tegevuses. Kui aga maakodus on majapidamistöödeks kuni 7,5tonnise täismassiga veoauto, siis selle oma otstarbeks kasutamine sõidumeeriku vajadust kaasa ei too.

9. Kaubanduslikud sõidukid, mis on selle liikmesriigi, kus neid kasutatakse, õigusaktide kohaselt ajaloolised ning mida ei kasutata kauba- või reisijateveoks.
Kokkuvõtlikult: sõidumeerikut pole vaja kasutada ajaloolise sõidukiga näitustele ja kokkutulekutele mineku korral. Kui ajaloolist sõidukit kasutada ka kauba või sõitjate vedamise eesmärgil, peab sellele olema paigaldatud nõuetekohane sõidumeerik ning juht peab kinni pidama sõidu- ja puhkeaja reeglitest, olgu sõiduki valmistamisaasta milline tahes.

Võiks ju eeldada, et selline erand kehtib ainult sõidukitele, mis kannavad n-ö vana sõiduki numbrimärki (valged sümbolid mustal taustal), aga tegelikult seisab seaduses lisaks, et kui kauba- või sõitjatevedu toimub omal kulul korraldatava veo raames, ei pea sõidumeerikut kasutama, kui sõiduk on valmistatud enne 01.01.1985.

10. Sõidukid või autorongid, mille lubatud täismass ei ületa 7,5 tonni ja mida kasutatakse juhi töös vajalike materjalide, seadmete või masinate veoks ettevõtte asukohast 100 km raadiuses, tingimusel, et sõiduki juhtimine ei ole juhi põhitegevus ning vedu ei toimu rendi või tasu eest. Selle erandi jaoks peab olema täidetud kolm tingimust. Esiteks ei tohi sõiduki või autorongi täismass ületada 7,5 tonni. Teiseks peab sõiduki kasutamine jääma ettevõtte asukohast 100 km raadiusse. Kolmandaks peab veetav kaup või seade olema vajalik autojuhi põhitöö teostamiseks, näiteks kui juht veab kohale koorma telliseid ja laob sihtkohta jõudes neist ise seina. Ent kui juhi ülesanne on ainult telliseid vedada, peab ta ikkagi sõidumeerikut kasutama.

11. Kaubaveoks kasutatavate sõidukitega, mille lubatud täismass koos haagise või poolhaagisega ületab 2,5 tonni, kuid ei ületa 3,5 tonni, kui vedu ei toimu rendi või tasu eest, vaid ettevõtte või juhi enda kulul ning sõiduki juhtimine ei ole seda juhtiva isiku põhitegevus.

Riigisisesed erandid

Järgnevad erandid on kehtestatud riigisiseselt, mistõttu peavad nimetatud sõidukite juhid Eestist välja sõites ikkagi sõidumeerikut kasutama ning sõidu- ja puhkeaja reegleid järgima.

12. Sõiduk, mida kasutavad põllumajandus-, aiandus-, metsandus- või kalandusettevõtjad oma veoste veol kuni 50 km raadiuses kohast, kus sõiduk tavaliselt paikneb, kaasa arvatud linnad, mis sellesse piirkonda jäävad.
Nimetatud valdkondade ettevõtjad peavad teostama omal kulul korraldatavat vedu. Lisaks on tingimuseks liikumisraadius, mis on linnulennult 50 km sõiduki tavalisest paiknemiskohast. Kui sihtkoha asula halduspiir jääb 50 km raadiusesse, on lubatud sõita selle asula kaugema piirini.

13. Sõiduk, mida kasutatakse loomsete jäätmete või korjuste veol.

14. Sõiduk, mida kasutatakse loomade veol põllumajandustootjalt samas maakonnas asuvale turule ja vastupidi või turult kuni 50 km kaugusel asuvasse tapamajja.

15. Survegaasi, vedelgaasi või elektri jõul liikuv sõiduk, mida kasutatakse veose veol ettevõtte asukohast kuni 50 km raadiuses ning mille lubatud suurim täismass koos haagise või poolhaagisega ei ületa 7500 kg.

16. Sõidukit kasutatakse õppesõidul, sõidueksamil või ameti- või täienduskoolituse sõiduõppeks või ameti- või täienduskoolitusest tuleneva eksami sooritamiseks.
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. Siiski esineb praktikas olukordi, kui õppesõiduautot kasutatakse ka kaubaveol. Majanduslikult on see kindlasti igati põhjendatud, aga tuleb arvestada, et väljaspool õppesõitu toimuvate vedude korral peab juht kasutama sõidumeerikut.

17. 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 liikuvad traktorid on sõidumeeriku kasutamise kohustusest rahvusvaheliselt vabastatud.

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

Kolmandaks eeldatakse, et traktor tegeleb kaubaveoga, vastasel juhul ei pea niikuinii sõidumeerikut kasutama.

18. Sõiduk, mida kasutatakse kanalisatsioonitöödel, üleujutuste vastu kindlustamisel, vee-, gaasi- ja elektrihooldusteenuse osutamisel, teehooldusel või -kontrollil, olmejäätmete kogumisel või kõrvaldamisel, telegraafi-, telefoni-, raadio- või televisiooniteenuse osutamisel ning raadio- või telesaatjate või vastuvõtjate asukoha määramisel.

Loetletud tegevuste ühiseks tunnuseks on see, et tegu on hooldustööga. Sealjuures on transpordil ehk liikluses osalemisel ainult abistav roll, põhitegevuseks peab jääma hooldustöö.

Erand ei ole kehtestatud sõiduki järgi (kuigi paljudel sellistel sõidukitel on ka registreerimistunnistusel märge „hooldussõiduk"), vaid konkreetse töö ehk hooldustegevuse aja järgi. Näiteks kui veoautoga koristatakse lund, ei ole juhil vaja sõidumeerikut kasutada. Kui sama veoauto asub poole päeva pealt täitma kaubaveoga seotud ülesannet, on vaja kohe hakata kasutama ka sõidumeerikut.

Kindlasti tuleb vahet teha, kas tegu on hoolduse (vt fotosid 3 lk 17) või pigem parandus-, renoveerimis- ja uue ehitustööga. Näiteks kui uude elamurajooni hakatakse rajama elektri- ja sidevõrku, ei ole tegu hooldustööga, samuti ei kuulu hooldustööde hulka tee-ehitus. Olmejäätmete kogumisel on hooldusena käsitletav ainult majapidamisprügi regulaarne kogumine.

19. Erisõiduk, mis veab tsirkuse või lõbustuspargi varustust.

20. Sõiduk, mida kasutatakse lautadest piima kogumiseks ning lautadesse piimamahutite tagastamiseks või söödaks mõeldud piimatoodete kohaletoimetamiseks.

Sisuliselt käib selle erandi alla sõiduki liikumine lautade ja piimakogumispunkti vahel. Kui aga veos liigub müügipunkti või mingit produkti veetakse ühest tehasest teise, on meeriku kasutamine kohustuslik.

21. 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 kanalisatsioonihooldustöödele

Sõiduk B teostab majapidamiste hoolduse käigus olmejäätmete vedu

Sõiduk C teostab teehooldust

SÕIDUAJALE KEHTESTATUD PIIRANGUD

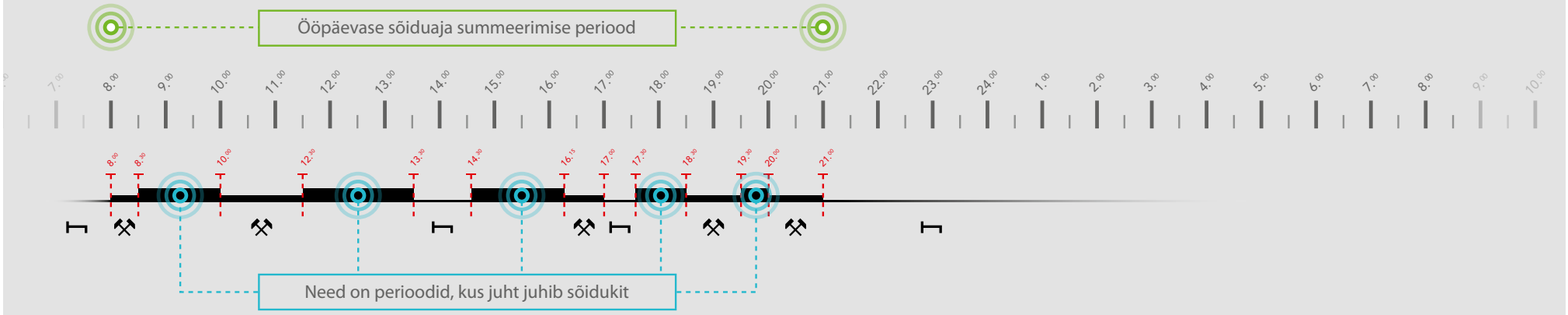
Mis on sõiduaeg?

Sõiduaeg on ainult sõiduki juhtimistegevus ehk üks paljudest autojuhi tööülesannetest ning seega ei pruugi sõiduaeg võrduda tööajaga. Tõenäoliselt peab sõidukijuht oma tööaja jooksul peale auto juhtimise veel koormat laadima, sõiduki tehnilist seisukorda hindama ja vajaduse korral masinat remontima, koristama jms. Kõiki sarnaseid tegevusi sõiduaja hulka ei arvestata. Üldistavalt võib öelda, et sõiduajaks saab lugeda juhi tegevust vaid liikluses osalemise ajal.

Maksimaalse sõiduaja piirnormi kohta on neli reeglit: järjestikune, ööpäevane, nädalane ja kahenädalane sõiduaeg. Seejuures on kasulik teada, millisel perioodil iga piirang kehtib. Ööpäevane norm on ette nähtud kahe puhkeaja vahelisel perioodil ehk sisuliselt on piiratud sõiduaja kasutamine ühe tööpäeva jooksul (vt joonist 3). Iganädalane periood kestab kella 00st esmaspäeval kuni kella 24ni pühapäeval.

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

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



Joonistel kasutatud töörežiimi sümbolite tähendusi vt jooniselt 13 lk 46.

Joonis 3. Ööpäevase sõiduaja arvestusse kuuluvad sõiduki juhtimised

Ööpäevane sõiduaeg

Sõidukijuhi ööpäevane sõiduaeg ei tohi ületada üheksat tundi. Seda aega võib pikendada kümne tunnini kõige rohkem kaks korda ühe nädala jooksul.

Ühe tööpäeva jooksul teostatud sõiduki liigutamiste perioodid liidetakse kokku. Rusikareegliks tuleb alati võtta üheksa tundi.

Ent liiklusolud, kauba laadimine jms võivad endaga kaasa tuua ajalisi kõrvalekaldeid. Reeglite kohaselt võib ajavahemikul kella 00st esmaspäeval kuni kella 24ni pühapäeval sõita kahel päeval kuni kümme tundi, aga seda võimalust tuleks kasutada vaid erandjuhul.

Kui liikumiste kava ühe tööpäeva kohta teha üheksa tunni arvestusega, jääbki ettenägematute asjaolude tekkides reservi veel tunnine varu. Selline põhimõte aitab vältida normide rikkumist või tööpäeva lõpetamist soovimatus parklas.

Järjestikune sõiduaeg

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

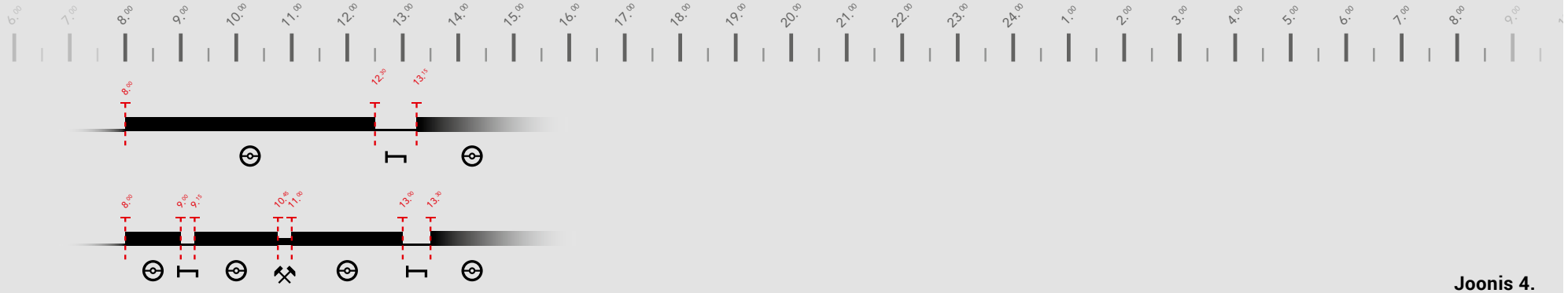
Teine sõiduajaga seotud piirang ei luba järjest sõita üle 4,5 tunni. 45minutilist vaheaega võib kasutada ka kahes osas, millest esimene kestab vähemalt 15 minutit ja teine vähemalt 30 minutit. Kasulik on teada, et kui vaheaja esimene osa kestab alla 45 minuti, siis eeldatakse, et teine osa on vähemalt 30 minuti pikkune. Kui aga vaheaja kestus on vähemalt 45 minutit, ei ole täiendavat 30minutilist osa kasutada vaja.

Vaheaja esimese osa kasutamise juures ei ole eelneva sõiduaja kestust kindlaks määratud, küll aga tuleb arvestada, et 15 + 30 minutit vaheaega oleks summeeritult kõige rohkem 4 tunni ja 30 minuti pikkuse sõiduaja kohta (vt joonist 4). Kui vähemalt 45minutiline vaheaeg on ära kasutatud enne 4,5tunnise sõiduaja täitumist, on juhil automaatselt õigus sõita uuesti kuni 4,5 tundi, loomulikult tingimusel, et ööpäevase sõiduaja piirang seda veel lubab.

Liiklusohutuse vaatepunktist on vaheaeg tähtis, sest pikk järjestikune sõit pärsib inimese reaktsiooni- ja tähelepanuvõimet. Teistpidi on vaheaeg tähtis ka selleks, et juhile oleks sotsiaalse garantii raames tagatud aeg puhkamiseks ja einestamiseks. Seetõttu ei ole lubatud vaheaja kestel teha töiseid tegevusi, näiteks laadida kaupa, hooldada, remontida või koristada sõidukit ega abistada reisijaid.

Meeskonnasõidul, kui sõidukis viibib ühel ja samal ajal kaks juhti, loetakse vaheajaks kõrvalistujana viibitud aeg, seda ka sõiduki liikumise korral, kuid loomulikult eeldusel, et vaheaeg kestab vähemalt 45 minutit või 15 + 30 minutit.

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

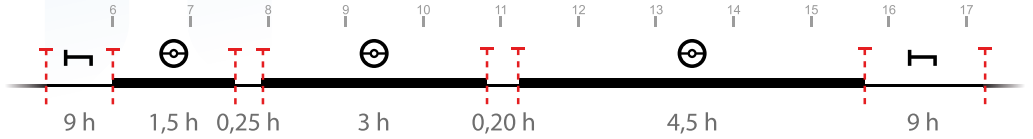


Joonis 4.
Järjestikuse sõiduaja katkestamine vaheajaga

Reisijate juhuveo reeglid

Pärast nelja ja poole (4,5) tunni pikkust sõiduperioodi võib juht teha kaks vähemalt 15-minutilist vaheaega kogukestvusega 45 minutit.

Näide 1: Kui juht tegi esimese pausi pikkusega 25 minutit, siis peab teise pausi tegema kestusega vähemalt 20 minutit, et kokku tuleks 45 minutit.



Iganädalane sõiduaeg

Iganädalane sõiduaeg ei tohi ületada 56 tundi.

Kolmas sõiduajaga seotud piirang on kehtestatud perioodiks kella 00st esmaspäeval kuni kella 24ni pühapäeval. Seejuures tuleb jälgida, et juht ei ületaks kahenädalast sõidu- ja tööajale kehtestatud piirangut. Nimelt ei tohi juhi keskmine iganädalane tööaeg, sh 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.

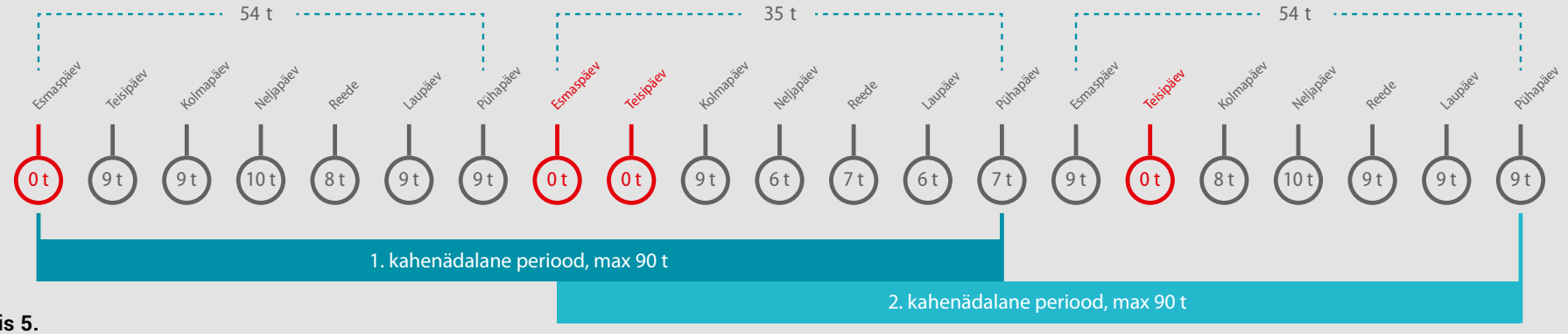
Neljas piirang käsitleb kahe kalendrinädala ulatust. Sellest tuleneb, et kui ühel nädalal on juht ära kasutanud maksimaalse lubatud sõiduajanormi ehk 56 tundi, siis sellele järgneval nädalal tohib tal olla maksimaalselt 34 sõidutundi (vt joonist 5).

Erakorraline sõiduaja ületamine

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.

Tingimusel et liiklusohutust seeläbi ei ohustata, võib juht erakorralistel asjaoludel kalduda kõrvale ööpäevase ja iganädalase sõiduaja nõuetest ning ööpäevase puhkeaja nõuetest, ületades ööpäevast või iganädalast sõiduaega kuni ühe tunni võrra, et jõuda iganädalase puhkeperioodi veetmiseks tööandja tegevuskohta või juhi elukohta.

Erandi eesmärk on võimaldada sõidukijuhil erandlikel asjaoludel veeta oma iganädalast puhkeaega ikkagi kodus (st juhi elukohas või tööandja tegevuskohas), mitte kohas, mis jääb tema kodust kuni kahetunnise autosõidu kaugusele. See võimaldab teha erandeid sõiduaegadest ja/või kohustusest võtta ööpäevane puhkeaeg 24 tunni jooksul pärast eelmise puhkeaja lõppu. Mõnikord peab juht kõrvale



Joonis 5.
Kahenädalase arvestusperioodi esimesel nädalal on juhitud 54 tundi, seega teise nädala maksimaalne sõiduaeg saab olla kuni 36 tundi

kalduma ööpäevase või iganädalase sõiduaja nõuetest kui ka ööpäevase puhkeaja nõuetest, kuid mitte tingimata. Muudel juhtudel, näiteks kui juht saab sõita 1 või 2 tundi rohkem, ületamata 9 või 10 tunni pikkust maksimaalset ööpäevast sõiduaega ja 56 tunni pikkust maksimaalset iganädalast sõiduaega, piirdub erand ööpäevase puhkeajaga.

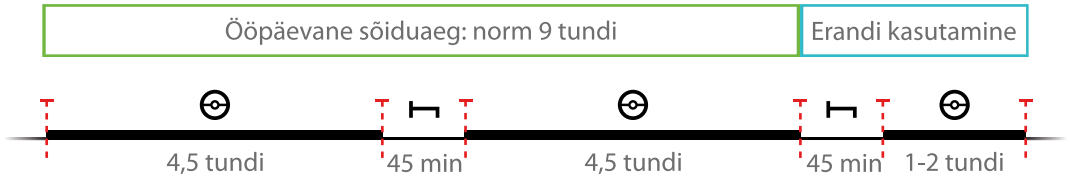
Sõidukijuhil ei ole lubatud eirata kohustust alustada iganädalast puhkeaega pärast eelmisele iganädalasele puhkeperioodi lõpule järgnenud kuut 24-tunnist ajavahemikku. Seetõttu tuleb erandi kasutamisel olla ettevaatlik.

Näiteks kui juht lõpetas oma eelmise iganädalase puhkeaja esmaspäeval kell 8 hommikul, peab ta alustama järgmist iganädalast puhkust pühapäeval kell 8 hommikul. Kui laupäeval (kuues 24-tunnine tööperiood) alustas juht sõitu kell 8 hommikul ja sõitis 12 tundi (lubatud 10 tundi + erandi alusel maksimaalsed 2 tundi), tehes kõik vajalikud vaheajad (selle näite puhul kokku 2 tundi), võib juht koju jõuda laupäeval kella 10 paiku. See võimaldaks juhil alustada iganädalast puhkeaega nõutud aja jooksul.

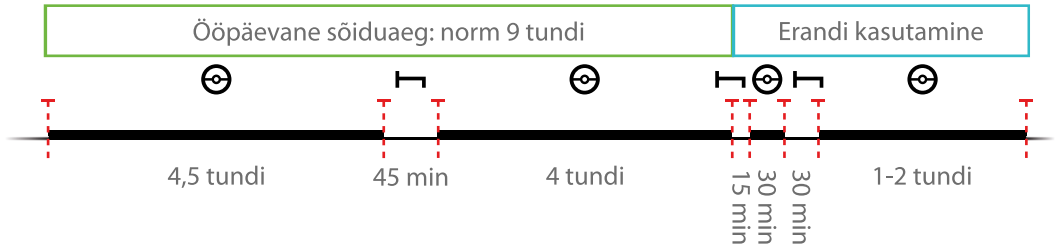
Sätestatud erand ei võimalda ööpäevase puhkeperioodi pikkust lühendada. See võib aga viia olukorrani, kus (1–2 tunni võrra) pikendatud sõiduaja tõttu, mida on autojuhile erakorraliste asjaolude tõttu koju jõudmiseks vaja, ei ole juhil võimalik pärast eelmise ööpäevase või iganädalase puhkeperioodi lõppu 24 tunni jooksul artikli nõutud ööpäevast puhkeperioodi lõpetada. Sel juhul peab erandina ööpäevase puhkeperioodi lõpetama seda lühendamata pärast 24tunnise perioodi möödumist pärast eelmise päevase puhkeperioodi lõppu. Sellist ööpäevast puhkeperioodi saab siiski pikendada iganädalaseks puhkeperioodiks tingimusel, et see iganädalane puhkeperiood algab hiljemalt kuue 24tunnise ajavahemiku lõpus.

Seega peab juht pärast 4,5tunnist sõitu ja enne järgmist sõiduperioodi tegema 45minutilise vaheaja. Juhul kui juht on teinud 45minutise vaheaja (või 15 + 30 minutit) ja pärast seda peab sõitma veel 1–2 tundi, pole juht kohustatud tegema täiendavat 30minutilist vaheaega enne täiendavat sõiduaega. Juhtudel kui juhil on lubatud päevasel ajal 10 tundi sõita ja ta on juba ööpäevase sõiduaja piirini jõudnud, kuid tal on iganädalase puhkeperioodi alustamiseks vaja sõita veel 1–2 tundi, et koju jõuda, peab ta enne täiendavat sõiduaega tegema 30minutilise vaheaja. Täiendavat 30minutilist vaheaega ei ole aga vaja, kui juht ületab ööpäevast sõiduaega vähem kui ühe tunni võrra.

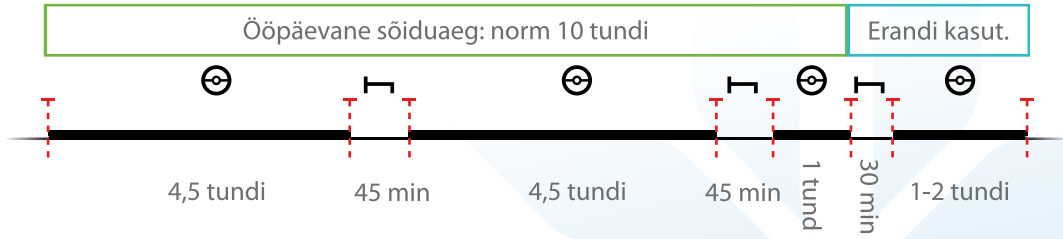
Näide 2: juht sõitis 4,5 tundi ja tegi seejärel 45minutilise vaheaja, seejärel sõitis ta veel 4,5 tundi ja tegi veel ühe 45minutilise vaheaja. Juht jõuab ööpäevase 9tunnise sõiduaja piirini, kuid tal on koju jõudmiseks vaja sõita veel 1–2 tundi. Sel juhul võib ta sõitu jätkata pärast 45minutilist vaheaega, mis järgneb teisele 4,5tunnisele sõiduperioodile.



Näide 3: juht sõitis 4,5 tundi ja tegi seejärel 45minutilise vaheaja. Seejärel sõitis ta veel 4 tundi ja tegi pooliku, 15minutilise vaheaja, misjärel jätkas juht sõitu, mis kestis 30 minutit, pärast mida ta peatus, et teha 30minutiline vaheaeg. See on kooskõlas artikliga 7, mis võimaldab jagada vähemalt 45minutilise vaheaja kaheks osaks – see tähendab vähemalt 15minutilist vaheaega, millele järgneb vähemalt 30minutiline vaheaeg. Kui pärast seda 30minutilist vaheaega on juhil vaja koju jõudmiseks sõita veel 1–2 lisatundi, pole juhil vaja täiendavat 30minutilist vaheaega teha.



Näide 4: juht sõitis 4,5 tundi ja tegi seejärel 45minutilise vaheaja, seejärel sõitis ta veel 4,5 tundi ja tegi veel ühe 45minutilise vaheaja. Kui juhi ööpäevane sõiduaeg on 10 tundi, saab ta veel ühe tunni sõita. Kui pärast seda ühe tunni pikkust sõitu on juhil vaja sõita veel 1–2 tundi, siis peab ta enne täiendavat sõitu tegema uue 30minutilise vaheaja.



Kõigis ülaltoodud näidetes võib juht teha kohustusliku vaheaja kahes osas, st vähemalt 15minutilist vaheaega, millele järgneb vähemalt 30minutiline vaheaeg 4,5tunnise sõidu jooksul, nagu on lubatud artiklis 7. See ei mõjuta kohustust teha täiendav 30minutiline vaheaeg enne 1–2tunnist sõiduaega.

MOOTORSÕIDUKIJUHI TÖÖAJA KATKESTUSE KOHUSTUS

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

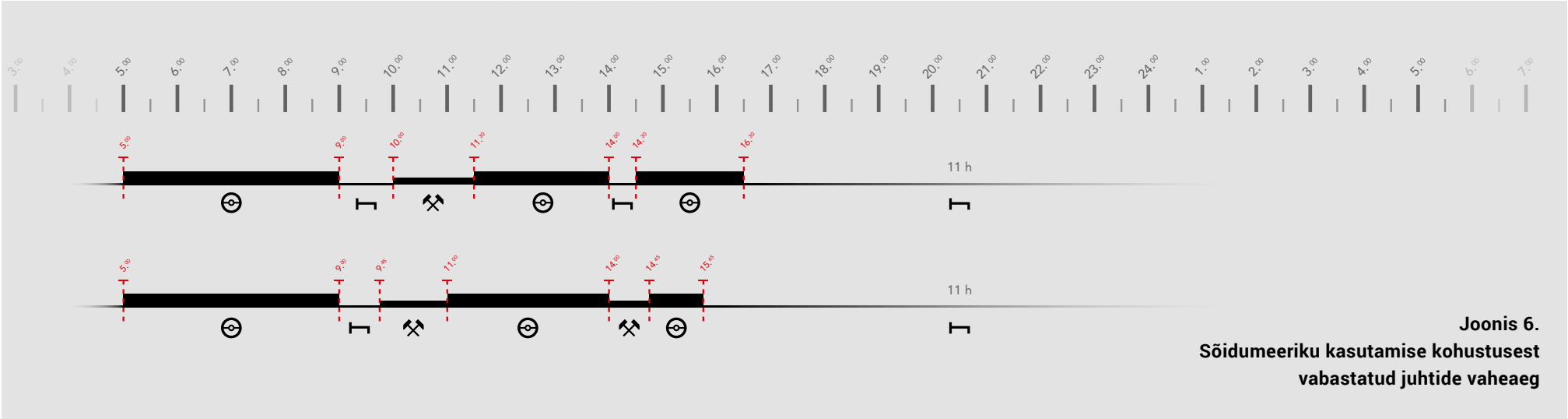
Kõnealune kohustus laieneb ainult neile vedudele, mis olid nimetatud erandite loetelus. Hoolimata sellest, et teatud erandite puhul ei pea juht sõidumeerikut kasutama, on ta kohustatud siiski tööpäeva jooksul nn lõuna välja võtma.

Lõuna pikkus sõltub tööaja pikkusest.

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

Seega on väga oluline kohe tööpäeva alguses teada, kui pikk tööaeg on päevaks plaanitud. Kui tööpäev kestab 15 tundi, on suure tõenäosusega vaja ära kasutada kaks vaheaega, sest hiljemalt pärast iga kuuendat töötundi on vaja teha töökatkestus. Kuna tööaeg sellel päeval kestab üle 9 tunni, peavad mõlemad kasutatavad vaheajad olema vähemalt 45minutilised.

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



Joonis 6.
Sõidumeeriku kasutamise kohustusest vabastatud juhtide vaheaeg

PUHKEAEG

Millal algab tööaeg ehk millal lõpeb puhkeaeg?

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

Nii juht ise kui ka tema tööandja peavad jälgima, et juht saaks puhkeaega kasutada oma äranägemise järgi. Näiteks kui juht ise sõidukile kauba peale- või mahalaadimises ei osale, võib seda 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 kokkulepitud ajal naasta. Kui juhil ei ole kauba laadimise ajal töiseid kohustusi, ent tal on kohustus viibida sõiduki juures, et olla valmis jätkama tavapärast tööd, saaks äärmisel juhul seda defineerida valveajana, aga kindlasti ei ole see puhkeaeg.

NB! Valveaeg ei ole puhkeaeg!

Valveajal ehk sõidu- ja puhkeaja regulatsioonides valmisolekuajaks nimetatud ajal 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 tavapärases kohas. Sellisel juhul kuulub töökohta liikumine puhkeaja hulka. Ent esineda võib ka erandjuhtumeid. Kui juht peab sõiduki üle võtma tavapäratus paiknemiskohas, 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 roolib sõidukit, millel on kohustuslik sõidumeerik, peab ta seda ka kasutama. Sellisel juhul salvestatakse tavapäraselt peale muu tööaja ka sõiduaeg. Siis tuleb muidugi arvestada, et liikumine tähendab sõiduaega ja see kuulub ööpäevase sõiduaja arvestuse hulka;
- puhkeaeg, kui juht viibib rongis või parvlaeval, tingimusel, et tagatud on ligipääs magamisasemele.

Kokkuvõtlikult: puhkeaja lõpetab mis tahes töine tegevus. Sellest hetkest hakatakse arvestama uut 24tunnist 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 puhkeaega veeta pargitud sõidukis tingimusel, et seal on magamisase. Poollamavasse asendisse reguleeritav iste seda nõuet ei täida.

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

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

Õigusaktides puuduvad määratlused ja kriteeriumid, mille alusel kirjeldada sobivat majutuskohta, ning oluline on säilitada paindlikkus seoses majutuskohaga, mida juhid võivad kasutada. Siiski on selgelt sätestatud, et majutuskohas peavad olema asjakohased magamis- ja sanitaarruumid. Ruumid peaksid võimaldama kõigile piisavalt privaatsust.

Neile kriteeriumidele võivad vastata erisugused majutuskohad, näiteks hotellid, motellid, üürikorterid ja eramajad.

Ööpäevane puhkeaeg

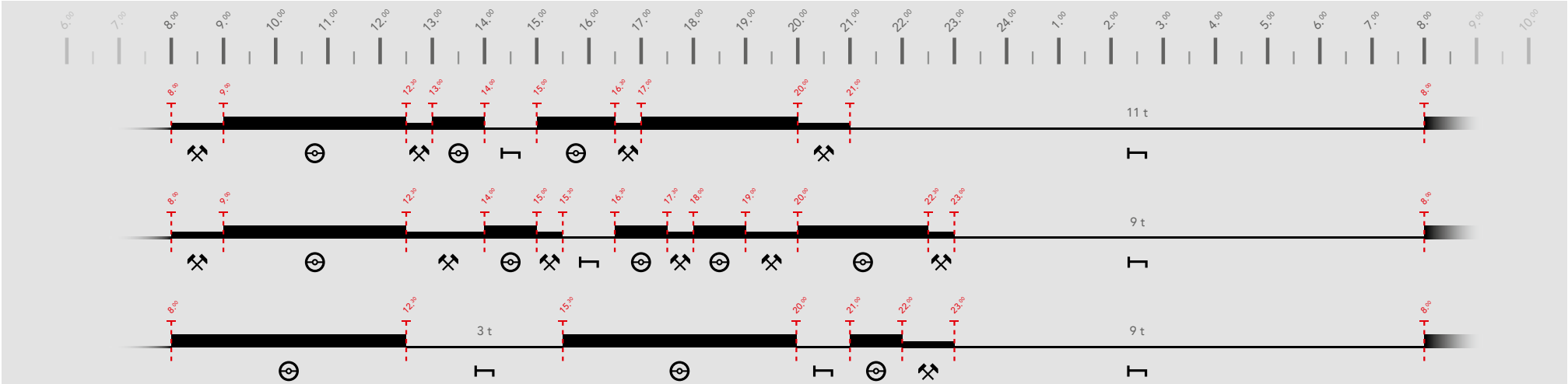
24 tunni jooksul pärast eelmist ööpäevast või iganädalast puhkeperioodi peab juht olema võtnud uue vähemalt 11tunnise ööpäevase puhkeperioodi. Seda regulaarset ööpäevast puhkeperioodi võib aga jaotada kahte ossa, kusjuures esimene peab hõlmama vähemalt 3tunnist katkematut ajavahemikku ja teine vähemalt 9tunnist katkematut ajavahemikku. Juht tohib kahe iganädalase puhkeperioodi vahel võtta maksimaalselt 3 vähendatud ööpäevast puhkeperioodi kestusega vähemalt 9 tundi.

Hetkest, kui lõppes puhkeaeg, ehk esimesest töisest tegevusest alates peab 24 tunni jooksul olema puhatud vähemalt 11 tundi. Loomulikult võib 24 tunni jooksul olla puhkeaega ka rohkem. Puhkeaeg võib ju jätkuda ja 24tunnisest ajast välja liikuda, aga kohustuslikud 11 tundi peavad igal juhul nimetatud 24 tunni sisse mahtuma.

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

Juriidiliselt on õigus venitada tööpäeva alguse ja lõpu vahe kuni 15tunniseks – sellisel juhul on veel tagatud erandina vähemalt 9tunnine järjestikune puhkeaeg. Liiklusolude ja kauba laadimisega võivad kaasneda ajalised kõrvalekalded. Kui tööpäeva kohta liikumiste ja muude tegevuste planeering teha 13 tunni arvestusega, jääbki ettenägematute asjaolude tekkimise korral reservi veel 2tunnine ajavaru. Selline põhimõte aitab tugevalt vältida normide rikkumist või tööpäeva lõpetamist soovimatus parklas.

Kahes osas (vähemalt 3 tundi + vähemalt 9 tundi) puhkeaja kasutamise juures tuleb arvestada, et ka 3tunnise osa kasutamisel peab olema juhile tagatud ligipääs magamisasemele (vt joonist 7). Puhkeaja esimese osa kasutuselevõtu aeg ei ole määratud. Näiteks pole vahet, kas enne puhkeaega on tööpäev kestnud 30 minutit või 5 tundi. Tähtis on kindlasti jälgida, et puhkeaja teine osa mahuks samuti 24 tunni sisse. Sellest tulenevalt saab juht ööpäeva jooksul puhata kokku 12 tundi.



Joonis 7. Ööpäevase puhkeaja kasutamise kolm võimalust: regulaarne, lühendatud ja kahes osas

Puhkeaja kasutamise neli varianti:

- põhireeglina 11 tundi ööpäevas (24 tunni sees);
- põhireegli alternatiivse võimalusena 3 + 9 tundi;
- reservina 3 korda töönädalas 9 tundi;
- meeskonna puhul 30 tunni sees 9 tundi.

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 tunni, vaid 30 tunni jooksul. Kui üksinda sõitva juhi 9tunnine puhkeaeg oli pigem erandlik, siis meeskonna puhul ei ole selle kasutuskordade arv piiratud. Siin on puhkeaja normi leevendatud, sest juht ei ole kogu tööpäeva jooksul aktiivse tööga seotud. Ideaalolukorras viibib juht kõrvalistmel 50 protsenti 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 joonist 8 lk 32–33).

Puhkeaja katkestamine parvlaeval

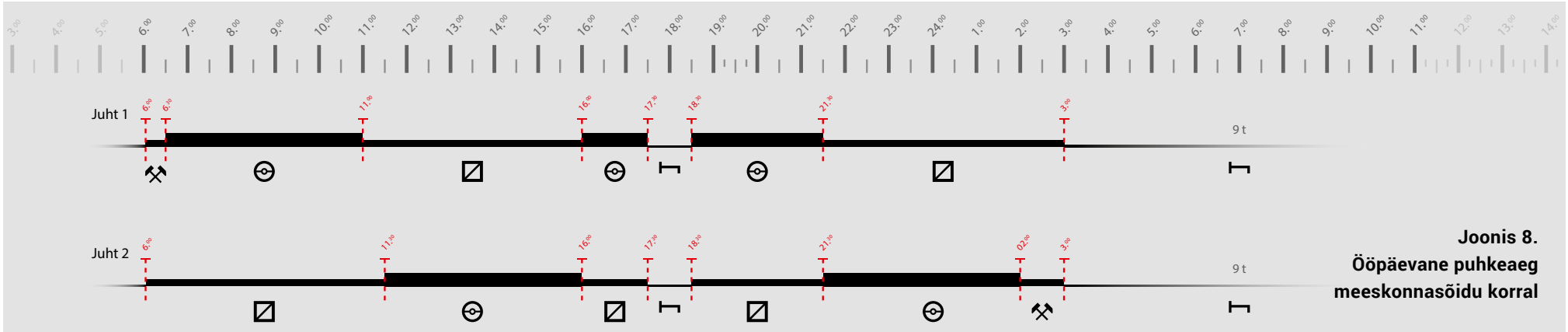
Erandina tohib juht, kes saadab parvlaeva või rongiga veetavat sõidukit, katkestada oma regulaarset ööpäevast või lühendatud iganädalast puhkeperioodi kõige rohkem kahel korral teiste tegevustega, mille kogukestus ei või ületada ühte tundi. Nimetatud regulaarse ööpäevase puhkeperioodi jooksul peab juhil 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 või ümberparkimise korralduse saab 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 peab võimaluse korral selle kinnitama.

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. Kõne all on need juhud, kui ülesõit on plaanitud puhkeajale.

Sellisel juhul on väga tähtis pidada kinni eritingimustest.

- Ööpäevaseks puhkeajaks peab olema plaanitud vähemalt 11 tundi. Kõne alla võib tulla ka kaheosalise (3 tundi + 9 tundi) puhkeaja reegel, sest siis on tagatud lausa 12 tundi puhkeaega.
- Parvlaevale või rongile sõitmise ja/või sealt lahkumisega seotud toimingud ei tohi kokku kesta üle ühe tunni. Näiteks kui pealesõiduks kulus 40 minutit, siis lahkumiseks jääb kasutada 20 minutit.
- Nii maismaal olles kui ka parvlaeval ja rongis viibimise ajal peab juhile olema tagatud juurdepääs magamisasemele. Seega peab juhil olema parvlaeval kindlasti kajut, mille tõestuseks tuleb järgneva 56 päeva sõidumeeriku salvestiste lahutamatu osana kaasas kanda laevapiletit, kus on märge kajuti kohta.
- Parvlaevale või rongile sõitmise ja/või sealt lahkumisega seotud toimingud



Joonis 8.
Ööpäevane puhkeaeg meeskonnasõidu korral

on töised tegevused. Seega on vaja kontrollida, mis kell peab juht tööpäeva lõpetama. Kui tavapärase 11tunnise puhkeaja kasutamise korral võis autojuhi tööpäeva pikkus (koos töökatkestustega) olla 13 tundi, siis antud juhul tuleb päeva lõpp plaanida tunni jagu varasemaks. 13tunnise tööpäeva korral ei olegi puhkeaja reeglit tugevalt rikutud, kui näiteks parvlaevale sõit kestis viis minutit ja lahkumine samuti viis minutit. Sellisel juhul jääb 24tunnisest ajavahemikust kohustusliku puhkeaja arvelt välja kümme 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 11tunnine puhkeaeg, saab kõne all oleva erandi kasutamisel plaanitud tööpäev kesta kuni 12 tundi.

- Hoolimata sellest, et peale- ja mahasõidu fikseerib sõidumeerik sõiduajana, ei kuulu see ööpäevase sõiduaja arvestusse, vaid seda käsitletakse muu tegevusena.
- Puhkeaega võib katkestada ainult ühe korra. Näiteks võib ööpäeva plaanida selliselt, et puhkeaja katkestab vaid mahasõit. Sellisel juhul liigub juht parvlaevale veel tööpäeva arvelt ning hakkab puhkeaega kasutama alles laevale jõudes. Kui parvlaev on sihtsadamasse jõudnud, katkestab juht puhkeaja, liigub sõidukiga laevalt maha ja puhkab maismaal veel nii palju lisaks, et 11 tundi puhkeaega täis saaks (vt joonist 9).

Regulaarsete iganädalaste puhkeperioodide puhul kohaldatakse seda erandit parvlaeva- või rongireiside suhtes üksnes juhul, kui

a) reis kestab kava kohaselt vähemalt kaheksa tundi ning

b) juhil on juurdepääs parvlaeval või rongis asuvale magamiskajutile või -kupeele.

Tuleb tähele panna, et juht ei tohi enne parvlaevale/rongile minekut ja/või pärast parvlaevalt/rongilt väljumist veeta osa oma regulaarsest iganädalasest puhkeperioodist sõidukis.

Ööpäevase puhkeaja pikendamine reisijate juhuveol

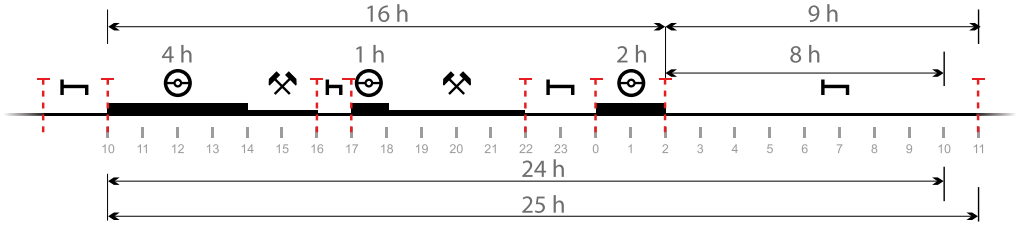
Tingimusel, et sellega ei kahjustata liiklusohutust ja juhi töötingimusi, võib üksikut reisijate juhuvedu tegev sõidukijuht ühe pikendatud tööpäeva teha juhul, kui reis kestab mitte rohkem kui 6x24 tundi, ehk ühe tunni võrra tavalise pikkusega töönädala jooksul (vt joonist 10).

Kaks pikendatud tööpäeva saab teha siis, kui reis kestab vähemalt 8x24 tundi.

Erandi kasutamise päeval ei tohi sõiduaeg ületada 7 tundi.

Tööpäevade pikendamised ei tohi endaga kaasa tuua teisi tööaja reeglite rikkumisi. Erandit võib kasutada ainult üksiku juhuveo korral ehk ühe grupiga sõidu puhul.

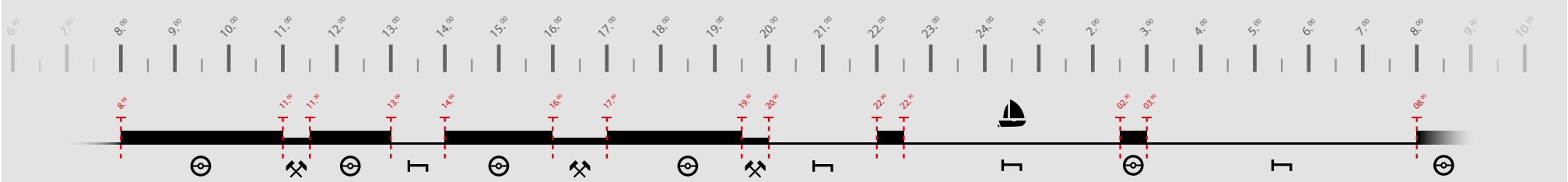
Käesolev erand ei kehti meeskonnasõitude tööpäevade pikendamistele, mille pikkus võib olla maksimaalselt 21 tundi (30-tunni jooksul).



Joonis 10. Tööpäevade pikendamise võimalus reisijate juhuveol

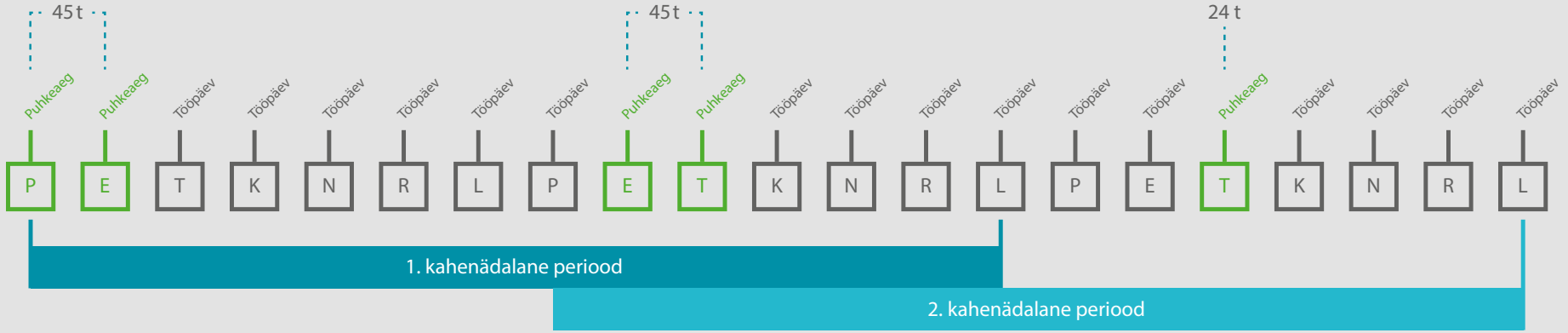
Iganädalane puhkeaeg

Kahe mis tahes üksteisele järgneva nädala jooksul peab juht kasutama vähemalt järgmisi puhkeperioode: 1) kaks regulaarset iganädalast puhkeperioodi või 2) üks regulaarne iganädalane puhkeperiood ja üks vähendatud iganädalane (vähemalt



Summeeritud puhkeaeg on 24tunnisest perioodist 11 tundi
20.00–22.00= 2 tundi lähtesadamas
22.30–2.30= 4 tundi parvlaeval
3.00–8.00= 5 tundi sihtsadamas

Joonis 9.
Parvlaevaliiklusest tingitud ööpäevase puhkeaja katkestamine



Joonis 11. Iganädalane puhkeaeg kahenädalase perioodi vältel

24tunnine) puhkeperiood. Seejuures kompenseeritakse vähendatud puhkeperiood samaväärse puhkeperioodiga, mis tuleb võtta tervikuna enne kõnealusele nädalale järgneva kolmanda nädala lõppu.

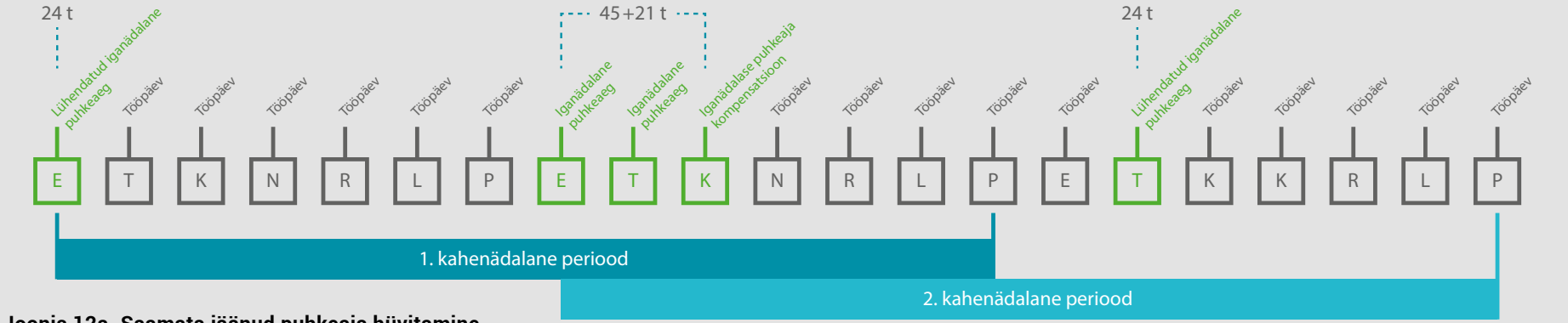
Iganädalane puhkeperiood peab algama hiljemalt pärast eelmise iganädalase puhkeperioodi lõpule järgnenud kuue 24tunnise ajavahemiku lõppu.

Iganädalase puhkeaja juures tuleb jälgida kahte reeglit. Esiteks: eelmise iganädalase puhkeaja lõpust arvestatuna hiljemalt 144 tunni pärast peab algama uus puhkeaeg (kestusega 24–45 tundi). Teiseks: kahenädalase perioodi ajal peab ära kasutama kaks iganädalast puhkeaega, mõlema kestus vähemalt 45 tundi. Erandina võib neist üks olla lühendatud ehk vähemalt 24tunnine. Kahenädalase perioodi all mõistetakse kahte üksteisele järgnevat kalendrinädalat (vt joonist 11).

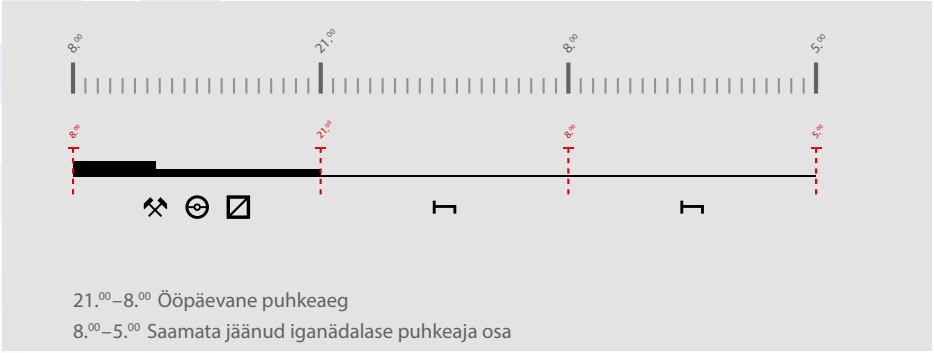
Kõige lihtsam ja kindlam on iganädalase lühendatud puhkeaja kasutamisel võtta aluseks põhimõte, et 24tunnist puhkeaega tohib olla üle nädala. Nii on hõlpsam ka arvestust pidada.

Igapäevaste puhkeaegade lühendamiste juures saamata jäänud osa kompenseerimist ei eeldata. Iganädalase puhkeaja korral on see kohustus aga olemas. Sõltuvalt sellest, kui suures ulatuses puhkeaega reaalselt lühendati, on vaja see välja võtta hiljemalt enne kolmanda nädala lõppu. Kompensatsioon peab olema tervelt juurde liidetud kas ööpäevasele puhkeajale või täispikale (45 tundi) iganädalasele puhkeajale. Kompensatsiooni ei tohi välja võtta osade kaupa (vt joonist 12a ja 12b lk 38)!

Erandina esimesest lõigust võib rahvusvahelise kaubaveoga tegelev juht võtta väljaspool asukohaliikmesriiki järjestikku kaks lühendatud iganädalast puhkeperioodi, tingimusel et juht võtab iga nelja järjestikuse nädala jooksul vähemalt neli iganädalast



Joonis 12a. Saamata jäänud puhkeaja hüvitamine



Joonis 12b. Saamata jäänud puhkeaja hüvitamine

puhkeperioodi, millest vähemalt kaks on regulaarsed iganädalased puhkeperioodid.

Käesoleva lõike kohaldamisel käsitatakse juhti rahvusvahelise kaubaveoga tegeleva juhina tingimusel, et juht alustab kahte järjestikku lühendatud iganädalast puhkeperioodi väljaspool tööandja asukohaliikmesriiki ja juhi elukohariiki.

Iganädalase puhkeperioodi lühendamist kompenseeritakse samaväärse puhkeajaga, mis tuleb võtta tervikuna enne kõnealusele nädalale järgneva kolmanda nädala lõppu.

Näiteks võib juht võtta järgmised puhkeperioodid:

Nädal 1: 24 tundi

Nädal 2: 25 tundi

Nädal 3: 21 + 20 + 45 tundi, kus 21 tundi on kompensatsioon 1. nädala ja 20 tundi on kompensatsioon 2. nädala eest.

3. nädalal võetud regulaarne iganädalane puhkeaeg peab algama hiljemalt kuue 24tunnise perioodi lõpuks eelmise iganädalase puhkeaja (6 × 24 h) lõpust, nagu on

nõutud artikli 8 lõikes 6. See tähendab, et need kaks eelmist lühendatud iganädalast puhkeperioodi tuleb hüvitada enne selle 6 × 24 h perioodi lõppu, mil algab regulaarne iganädalane puhkeperiood

Kui lõike 6 kolmanda lõigu kohaselt on järjestikku võetud kaks lühendatud iganädalast puhkeperioodi, eelneb järgmisele iganädalasele puhkeperioodile nende kahe lühendatud iganädalase puhkeperioodi kompenseerimiseks võetav puhkeperiood.

Regulaarseid iganädalasi puhkeperioode ja üle 45tunniseid iganädalasi puhkeperioode, mida võetakse kompensatsioonina eelneva lühendatud iganädalase puhkeperioodi eest, ei või veeta sõidukis. Need tuleb veeta sobivas soolisi iseärasusi arvestavas majutuskohas, kus on asjakohased magamis- ja sanitaarruumid.

Kõik majutuskulud väljaspool sõidukit katab tööandja.

Aega, mida juht kulutab sõiduki kasutama hakkamiseks käesoleva määruse reguleerimisalas oleva sõiduki asukohta minemiseks või sealt asukohast naasmiseks, kui sõiduk ei ole juhi kodus ega juhi tavalises tugipunktis tööandja tegevuskohas, ei tohi käsitleda puhkeaja või vaheajana, v.a kui juht on laevas või rongis ning tal on juurdepääs magamiskajutile või -kupeele või magamis- või lamamisasemele.

Erandina on lubatud ka siseriiklikku üksikut reisijate juhuvedu tegeval sõidukijuhil lükata iganädalane puhkeperiood edasi kuni 12 järjestikuseks 24-tunniseks ajavahemikuks alates eelmisest regulaarsest iganädalasest puhkeperioodist.

Enne erandi kasutamist peab olema vähemalt 45-tunnine regulaarne iganädalane puhkepaus.

Pärast erandi kasutamist võtab bussijuht vähemalt 2 regulaarset iganädalast puhkeaega (45+45=90 tundi) või ühe regulaarse ja ühe lühendatud iganädalase puhkeaja (minimaalselt 45+24=69 tundi), kusjuures lühendatud puhkeaja kompensatsioon tuleb ära teha erandi tegemise nädalale järgneva kolmanda nädala lõpuks.

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

Katkematu sõiduaeg ajavahemikus kella 22st kuni 6ni kitsendati 4,5 tunni pealt 3 tunnile, millele peab järgnema 45minutiline vaheaeg. Alternatiiv on meeskonnasõit, kus jääb püsima 4,5 tunni reegel. Lisaks on sellistel vedudel digitaalse sõidumeeriku kohustus.

Erandite tõendamiseks maantee kontrollide puhul peab bussijuht reisijateveo saatelehte, mille täitmise ja juhile edastamise eest vastutab veoettevõte hoidma sõidukis kas paberkujul või elektrooniliselt ning vähemalt 56 päeva.

Autojuhi koju naasmine

Veoettevõtja korraldab juhtide töö selliselt, et iga nelja järjestikuse nädala jooksul saab juht naasta oma tavalisse tugipunkti tööandja tegevuskohas, kus algab juhi iganädalane puhkeperiood, tööandja asukohaliikmesriigis, või naasta juhi elukohta, et veeta vähemalt ühe regulaarse iganädalase puhkeperioodi või üle 45-tunnise iganädalase puhkeperioodi, mis on võetud kompensatsioonina lühendatud iganädalase puhkeperioodi eest.

Kui aga juht on võtnud järjestikku kaks lühendatud iganädalast puhkeperioodi, korraldab veoettevõtja juhi töö selliselt, et juht saab naasta enne kompensatsioonina võetava üle 45tunnise korrapärase iganädalase puhkeperioodi algust.

Ettevõtja dokumenteerib, kuidas ta seda kohustust täidab, ning säilitab dokumendid oma tööruumides, et need kontrolliasutuste taotlusel esitada.

Vedaja on kohustatud korraldama juhtide töö nii, et nad saavad naasta „koju“ (oma elukohta või ettevõtte tegevuskeskusesse) iga kolme või nelja järjestikuse nädala jooksul (olenevalt sellest, kas juhil oli kaks järjestikust lühendatud iganädalast puhkeperioodi).

Määruse artikli 8 lõikes 8a viidatakse kahele võimalikule naasmise kohale, mida tööandja peab pakkuma ja korraldama. Nendeks on juhi tavaline tugipunkt tööandja asukohaliikmesriigi tegevuskeskuses või juhi elukoht, kui see erineb tööandja asukohast.

Nagu on märgitud määruse põhjenduses, saavad juhid ise valida, kus nad soovivad oma puhkeperioodi veeta – juht peab tegema valiku tööandja pakutava kahe võimaluse hulgast. See tähendab, et tööandja ei tohi kohustada juhti valima naasmise kohaks tööandja asukohta.

Küsimusi võib tekitada olukord, kus juht ei tee oma valikut nimetatud kahe võimaluse vahel. Sel juhul võib kooskõlastatud valiku teha tööandja, lähtudes sellest, kumba naasmise kohta peetakse mugavamaks. Olukorda saab sellises kontekstis tõendada juhile esitatud (nt e-posti teel) palvega valida elukoha või tegevuskeskuse vahel, millele juht jätab vastamata või loobub valikust.

Iseasi on see, kus juht lõpuks oma puhkeaja veedab. Määrusega ei sätestata konkreetset kohta ning seega ei ole selles osas võimalik ka ELi õigust rikkuda. Samas peab tööandja pakkuma määruses sätestatud naasmise võimalusi. Eeskirjaga kehtestatakse korralduslikku laadi kohustus ning kohustus pidada täitevasutustele kontrollimist võimaldavaid asjakohaseid tõendeid.

Kuigi juht võib valida puhkekoha, ei saa ta vabastada tööandjat kohustusest korraldada tööd nii, et see võimaldaks korrapärast „koju“ naasmist. See vedaja kohustus säilib olenemata sellest, mida juht teatab ning kus ta puhkust lõpuks kasutada otsustab.

Kokkuvõttes on tööandja kohustatud pakkuma juhile sobiva töökorralduse kaudu võimalust naasta tema elukohta või tavalisse tugipunkti tööandja tegevuskeskuses. Seda töökorralduslikku kohustust tuleb täita korrapäraselt, sõltumata juhi erisoovidest. Mis puutub reaalset puhkekohta, siis selle valib juht ning tööandja ega juht ei pea selle kasutamise kohta tõendeid säilitama.

Näiteks teostab Slovakkias elav ja Poola ettevõttes töötav juht autovedu Prantsusmaa ja Hispaania vahel. Tööandja peab pakkuma juhile valiku ning korraldama töö nii, et võimaldada juhil korrapäraselt naasta tema elukohta (Slovakkias) või ettevõtte tegevuskeskusesse (Poolas). Ent juht võib teavitada tööandjat oma otsusest minna puhkeaega kasutama mõnda teise kohta, nt puhkusele Lõuna-Itaaliasse. Pärast puhkeaega läheb juht otse kohast, kus ta Itaalias puhkeaja veetis, kohta, kus ta taas tööd alustab (Hispaanias või Prantsusmaal).

Dokumentide säilitamine

Transpordiettevõtjad säilitavad juhi naasmise korraldamise tõendamiseks sõidumeeriku andmeid, juhtide töögraafikuid või muid dokumente (määruse (EÜ) nr 561/2006 põhjendus 14).

Muud dokumendid, mis tõendavad, et tööandja pakkus juhile reaalset võimalust naasta tema elukohta või ettevõtja tegevuskeskusesse, on näiteks piletid või mis tahes muud reisikorralduslikud tõendid (nt tõend selle kohta, et juht naasis „koju“ tööandja antud minibussiga).

Tõendeid tuleb hoida ettevõtja tööruumides ning need tuleb esitada tööandja asukohaliikmesriigi kontrolliasutuse või mis tahes muu liikmesriigi kontrolliasutuse nõudmisel. Juhilt ei tohi nõuda tõendeid selle koha kohta, kus ta veetis regulaarset iganädalast puhkeaega või pikemat vaheaega, ega antud asjaolude tõendamist. Pärast teedel korraldatavat kontrolli võivad kontrolliasutused näiteks otsustada, et taotlevad lisateavet juhi tegevuse kohta vedaja asukohaliikmesriigi ametiasutustelt. Määruses (EÜ) nr 561/2006 ja direktiivis 2006/22/EÜ on sätestatud, et liikmesriigid abistavad üksteist määruse kohaldamisel ja selle täitmise kontrollimisel.

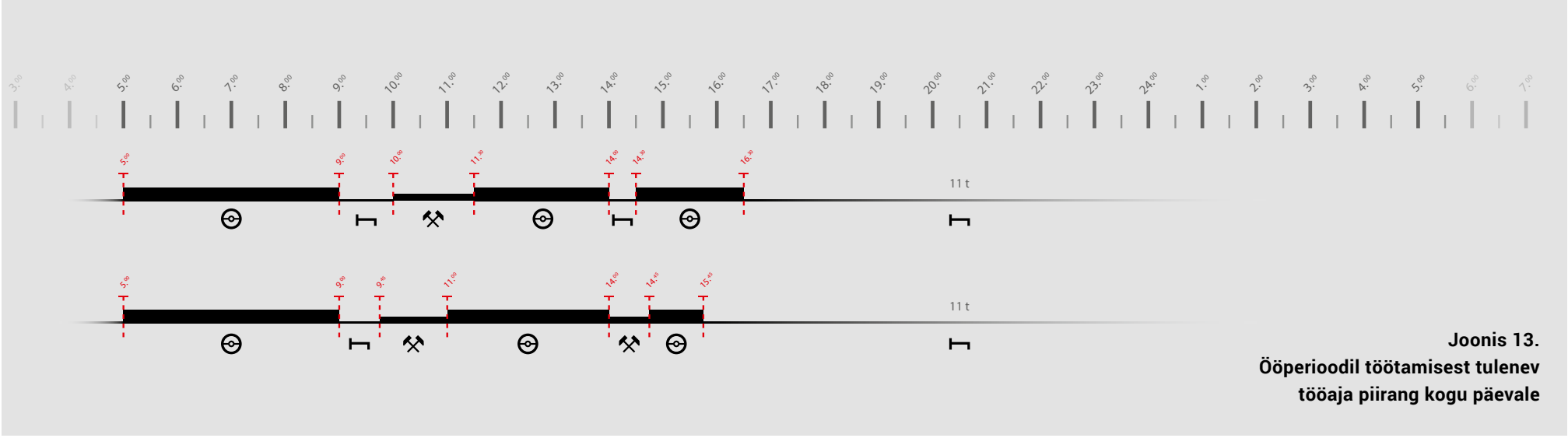
Tööandja kohustus võimaldada juhi korrapärast naasmist on korralduslikku laadi ning hõlmab kohustust pidada asjakohaseid tõendeid, mida esitada pädevatele asutustele kontrollide käigus.

Seega juhi allkirjastatud avaldus/loobumiskiri (näiteks töölepingu osana või avalduse kujul, millega loobutakse naasmise õigusest juba ette, st enne, kui juht saab tööandjalt pakkumise), millega ta loobub „koju“ naasmise valiku õigusest, ei vabastada tööandjat kohustustest pakkuda reaalset naasmise võimalust ja tööd vastavalt korraldada.

TÖÖAJA PIIRANG ÖÖTÖÖ KORRAL

Kui juht töötab kella 00 ja 6 vahel, ei tohi tema igapäevane tööaeg ületada kümmet tundi iga 24tunnise ajavahemiku kohta.

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



Joonis 13.
Ööperioodil töötamisest tulenev tööaja piirang kogu päevale

SÕIDUMEERIKU KASUTAMINE

Liiklusseaduse § 131 kohustab kasutama sõidumeerikut nõukogu määruse (EL) nr 165/2014 kohaselt. Selle reeglitega kehtestatakse juhi ja ettevõtja kohustused, samuti sõidumeeriku, salvestuslehtede, digitaalsete salvestiste ning tööde ja tegevuste salvestamiste nõuded. Reeglite eesmärk on aidata kaasa mootorsõidukijuhi sõidu- ja puhkeaja järelevalve ja haldussunni praktika parandamisele liikmesriikides. See omakorda tagab transpordisektoris konkurentsitingimuste ühtlustamise, töötingimuste parandamise ning liiklusohutuse.

Nõuetekohane salvestusseade ehk sõidumeerik

Eristatakse nn esimese ja teise põlvkonna sõidumeerikuid: analoogsõidumeerik salvestab informatsiooni paberkandjale, digitaalne sõidumeerik ja arukas meerik kasutavad digitaalset salvestuspõhimõtet.

Sõidumeerik peab mõõtma ja registreerima:

- sõiduki läbisõitu;
- sõiduki kiirust;
- sõiduaega;
- muud töö- või valveaega;
- töövaheaegu ja puhkeaega;
- riigitähiste manuaalse sisestamise tööpäeva alguses ja lõpus.

Lisaks registreerib arukas sõidumeerik

- sõiduki asukoha iga kolmanda sõidutunni järel ja riigipiiri ületamisel riigitähised satelliitpositsioneerimise (GNSS) abil.

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

Enne tähtaega peab pöörduma sõidumeeriku remontija ja kontrollija poole siis, kui turvakile on saanud kahjustada või paigaldusplaadile kantud andmed on muutunud, samuti siis, kui sõidumeeriku töö ületab lubatud hälbed:

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

Kõik sõidumeeriku osad impulsiandurini välja peavad olema plommitud, et takistada

andmetes tuvastamatuid muudatusi või muud kadu.

Salvestusrežiimid

Nii analoog- kui ka digitaalne sõidumeerik salvestab iseseisvalt ja automaatselt sõiduki liikumise ehk sõiduaja. Lisaks peab juht salvestama kogu tööaja, valmisolekuaja ning vaheajad ja puhkeajad (vt joonist 14). Selleks et antud tegevused salvestuksid nõuetekohaselt, peab sõidukijuht ise hoolas olema ning sõidumeeriku lüliteid korrektselt iga päev õigel ajal kasutama.

Sõiduki juhtimise aeg ehk sõiduaeg (genereeritakse sõidumeeriku poolt automaatselt).

Kogu töine tegevus, seaduse mõistes muu töö.

Valmisolekuaeg, mida võib käsitleda ka valveajana.

Vaheaeg ja puhkeaeg.

Joonis 14. Töörežiimide tähendused

Salvestuslehe või juhikaardi kasutamine

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

Digitaalse sõidumeerikuga varustatud sõidukit tohib juhtida vaid inimene, kellel on kehtiv juhikaart. Juhikaart kannab juhi isikuandmeid ja arhiveerib sõidumeeriku salvestatavat teavet, sh sõiduajad, muud tööajad, vaheajad ja puhkeajad. Juhikaardi väljastab alalise elukoha järgne pädev asutus, Eestis on selleks transpordiamet.

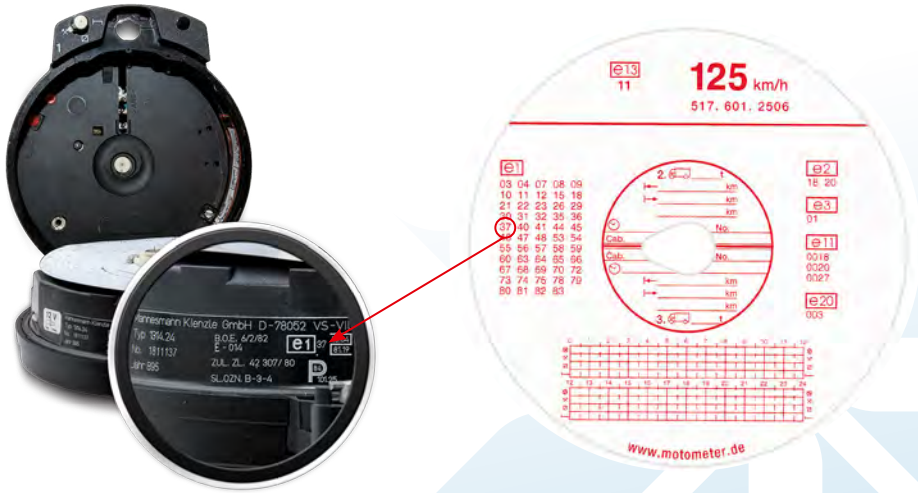
Juhikaardi taotlejale/omajale esitatavad nõuded:

- juht peab omama vastava kategooria juhtimisõigust;
- juht ei tohi omada teist kehtivat juhikaarti või töökojakaarti; eelmine kaart tuleb tagastada transpordiametile.

Kaardi väljastamisest keeldumine

- Kaardi väljastamisest keeldutakse, kui kaardi saamiseks ei ole esitatud vajalikke dokumente või andmeid või on esitatud teadvalt valeandmeid, mis mõjutavad kaardi väljastamise otsustamist.
- Eelmine juhikaart on tunnistatud vähem kui ühe kuu eest kehtetuks kui seda kasutab isik, kellele see ei kuulu.
- Eelmine juhikaart on tunnistatud vähem kui kuue kuu eest kehtetuks, kui kaardi taotlemisel on esitatud teadvalt valeandmeid, mis mõjutasid kaardi väljaandmist, või kaart on võltsitud.

Analoogmeeriku kasutamist alustades paneb juht sõidumeerikusse salvestuslehe ning veendub enne selle tüübisobivuses. Digitaalse sõidumeeriku korral sisestab juht



Joonis 15. Sõidumeeriku ja salvestuslehe tüübisobivuse tuvastamine

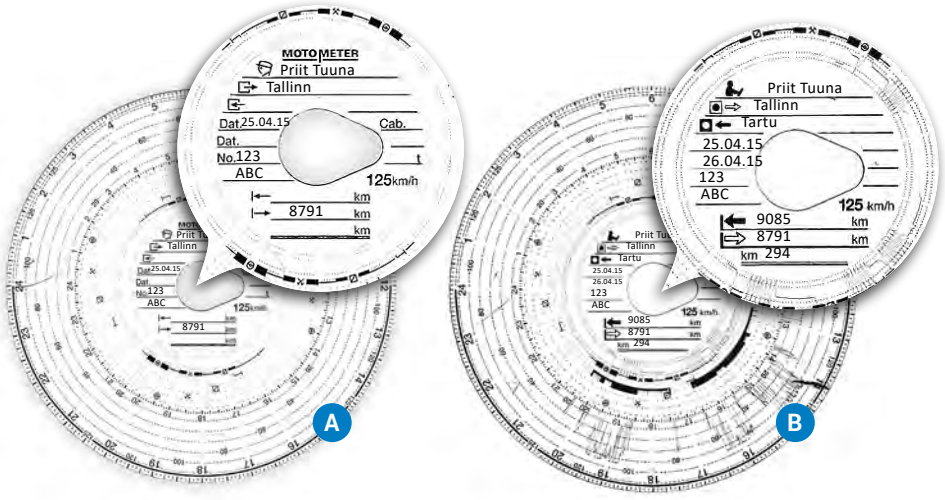
isikliku juhikaardi, kontrollides enne selle kehtivust (vt joonist 15).

Sõidumeeriku kasutamist ei nõuta vaid juhul, kui juht ei viibi sõiduki juures ja sellest tulenevalt ei saa meerikut kasutada. Üldjuhul võib kõne alla tulla puhkeaja kasutamine ajal, kui juht viibib kodus. Samas 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 tööandja salvestada rahvusvahelisele tõendivormile, mille kinnitab kättesaamisel autojuht.

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

Kui sõiduki sattumine teiste isikute valdusesse ei ole täielikult välistatud, ei tohiks juht soovitatavalt puhkeajal sõidumeerikusse oma juhikaarti või isikustatud salvestuslehte jätta. Vastasel juhul salvestab teine isik sõiduki liigutamise puhkava juhi andmetesse.

Analoogmeeriku salvestuslehele on juht kohustatud kandma sellised andmed, nagu



on näha joonisel 16.

Joonis 16.
Salvestusleht A: salvestuslehe käsikirjalised kanded enne sõidumeerikusse paigaldamist
Salvestusleht B: salvestuslehe käsikirjalised kanded kasutamise lõpu fikseerimisel

Digitaalse sõidumeeriku puhul on juht kohustatud manuaalselt märkima tööaja alustamise ja lõpetamise riigi (vt joonist 17).

Joonis 17.
Digitaalse sõidumeeriku puhul tööpäeva alustamise ja lõpetamise märkimine

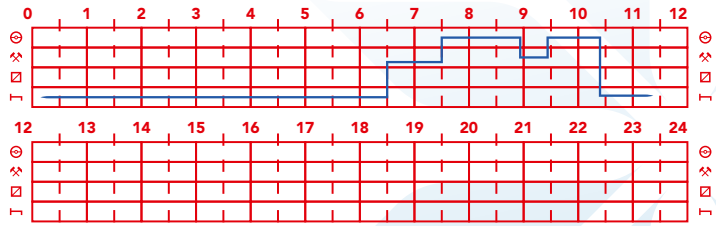
Tegutsemine sõidumeeriku või juhikaardi rikke korral

Sõidumeeriku rikke või tõrke korral peab remont ja uus kontroll olema tehtud seitsme päeva jooksul. Tööandja peab seejuures arvestama, et kui antud ajaga ei ole võimalik päritoluriiki naasta, tuleb sõidumeeriku remontimise võimalus leida muus riigis.

Sõidumeeriku kordategemiseni salvestab juht läbisõiduaja, sõiduaja, muu tööaja, vaheaja ja puhkeaja käsikirjaliselt (vt joonist 18). 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 ning lisab oma ees- ja perekonnanime ning allkirja. Lisaks peab juht transpordiametist taotlema uue juhikaardi ja tegema kaardi varguse või kaotamise kohta ametliku avalduse vastava riigi pädevale asutusele.

NB! Nimetatud eritingimused 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



Joonis 18.
Sõidumeeriku rikke korral töö-, sõidu- ja puhkeaja käsitsi salvestamine

transpordiametile kaardi uuendamise avalduse. Juhikaart kehtib viis aastat.

Sõidumeeriku salvestisi asendavad dokumendid

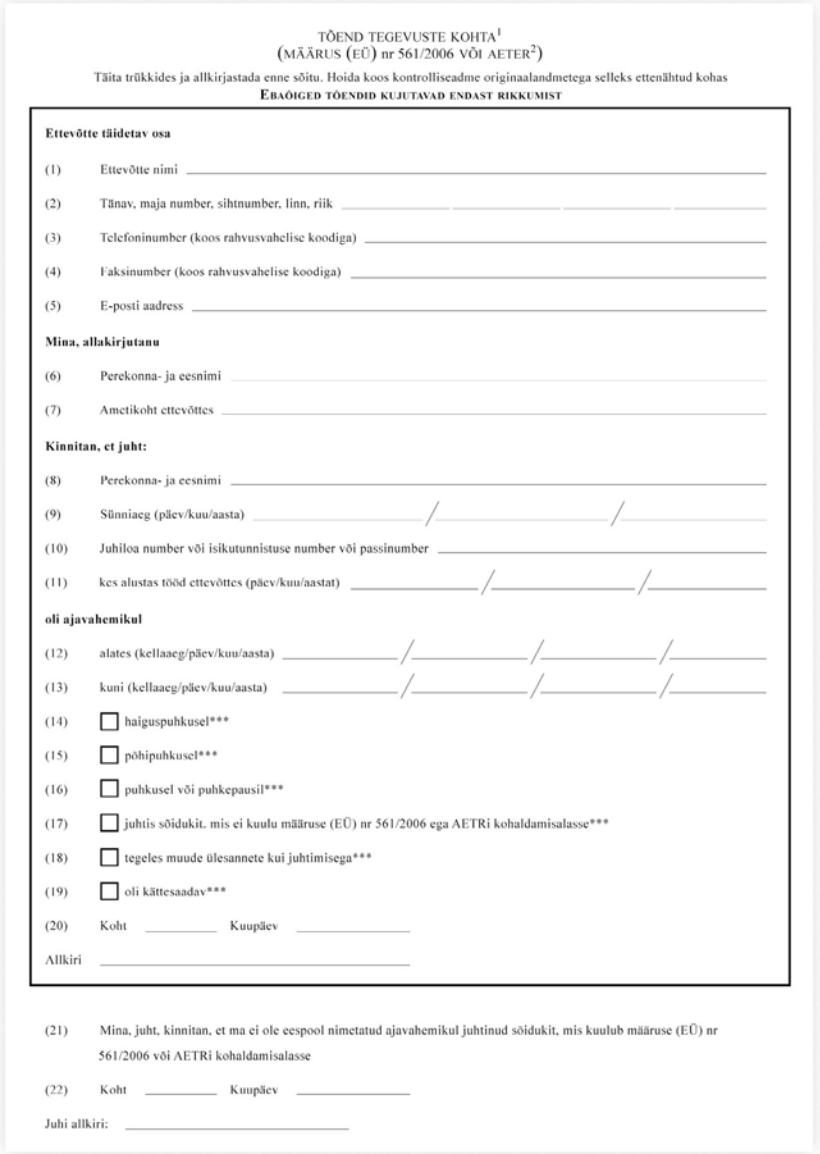
Üldjuhul on sõidu- ja puhkeaja arvestuse aluseks ainult sõidumeeriku salvestised, s.o analoogmeeriku salvestuslehed ja/või juhikaardilt ning sõidumeerikust alla laaditavad digitaalsed andmed. Kui sõiduk on varustatud analoogsõidumeerikuga, tuleb andmed kanda salvestuslehele käsitsi, automaatse registreerimise või muude vahendite abil loetavalt ja salvestuslehte määrimata.

Kui sõiduk on varustatud digitaalse sõidumeerikuga, tuleb puuduvad andmed kanda juhikaardile sõidumeeriku manuaalse sisestusseadme abil. Töö- ja puhkeaja tõendamiseks on lubatud kasutada ka ettevõtte vastutava isiku kinnitatud tõendit (vt näidist lk 51). Tõendi vorm on rahvusvaheline ja nõutud andmeväljade täitmine on kohustuslik. Tõendit võib koostada ainult eesti keeles. Kindlasti tuleb arvestada, et tõendit ei ole lubatud koostada käsikirjaliselt, vaid ainult trükituna. Lisaks saab seda väljastada üksnes möödunud ajaperioodide kohta, st juhile dokumendi üleandmise hetkeni. Tõendiga kinnitatavad ajaperioodid võivad olla seotud iganädalase 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 56 päeva salvestuslehtede koopiad. Sellisel juhul tulebki maanteekontrollis esitada olemasolevad valguskoopiad. Digitaalse sõidumeeriku kasutamise korral on eelnenud tegevuste andmed juhikaardil

Kui juht alustab tööd uue tööandja juures ja ta pole varem transpordisektoriga seotud olnud, saab ettevõtte vastutav isik väljastada juhile rahvusvaheliselt kinnitatud tõendi tema tegevuste kohta eelneva 56 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 tegevusest 56 eelnenud päeva jooksul. Seega on soovituslik, et juht kinnitab kõigepealt tööandjale kirjalikult, et ei ole eelnenud perioodil sõiduki juhtimises osalenud. Otseselt see reguleeritud küll ei ole, aga soovituslikult peaks tööandja pärast juhi kinnitust väljastama talle vastava kirjaliku kinnituse kontrollijale esitamiseks. Dokumenti tuleks kirja panna, et eelnenud 56 päeva ulatuses on veendutud juhi mitteosaluses määruse (EÜ) nr 561/2006 ja/või AETRi kohaldamisalas. Sellise dokumendi koostamine aitab vältida segadusi maanteekontrollis ja nendest tingitud ajakulu.

Kui sõiduk on viibinud remondis, on soovituslik fikseerida remondiettevõtte kinnitusega sõiduki üleandmine ja vastuvõtmine. Kinnitusel peaks olema näidatud üleandmise kuupäev, kellaaeg ja sõiduki läbisõidumõõdiku näit – sama vastuvõtmisel. Kanded kinnitab remondiettevõtte esindaja, märkides ära ettevõtte ametliku nime. Dokumendivormile ei ole mingisuguseid ettekirjutusi – see võib olla remondiettevõtte

Näidis.
Tõend tegevuste kohta



TÕEND TEGEVUSTE KOHTA[1]
(MÄÄRUS (EÜ) nr 561/2006 VÕI AETER[2])

Täita trükkides ja allkirjastada enne sõitu. Hoida koos kontrolliseadme originaalandmetega selleks ettenähtud kohas

EBAÕIGED TÕENDID KUJUTAVAD ENDAST RIKKUMIST

Ettevõtte täidetav osa

(1) Ettevõtte nimi _____

(2) Tänav, maja number, sihtnumber, linn, riik _____

(3) Telefoninumber (koos rahvusvahelise koodiga) _____

(4) Faksinumber (koos rahvusvahelise koodiga) _____

(5) E-posti aadress _____

Mina, allakirjutanu

(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/aastat) _____/_____/_____

oli ajavahemikul

(12) alates (kellaaeg/päev/kuu/aasta) _____/_____/_____/_____

(13) kuni (kellaaeg/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 ülesannete kui juhtimisega***

(19) ☐ oli kättesaadav***

(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: _____

tööde blankett, kuid info võib kajastuda ka digitaalse sõidumeeriku päevaväljatrükil.

Dokumendi originaaleksemplar või koopia tuleks hoida sõidukis, et iga sellega sõitev juht saaks seda kontrollijale esitada vähemalt 56 päeva jooksul pärast remonti. Dokumenti on vaja säilitada sellisel erandjuhul, kus remondiga seotud proovisõite võib teha juhikaarti sisestamata. Sõidumeerik salvestab ju igasuguse liikumise, andes kontrollijale põhjendatud aluse seda infot detailselt uurida ja selgitusi küsida.

Sõidukijuhtide lähetamise erisused

Transpordiettevõtja peab alates 2. veebruarist 2022 arvestama järgmisega.
Lähetatud sõidukijuhile tuleb tagada direktiivis 96/71/EÜ toodud lähetuse toimumise riigis kehtivad **minimaalsed töötingimused**. Minimaalseid töötingimusi tuleb järgida juhul, kui need on soodsamad lähetatud töötaja koduriigis kohaldatavatest töötingimustest.

Näiteks peab lähetatud töötajale maksma lähetuse toimumise riigi töötasu alammäära suurust töötasu (sh ületunnitöötasu jm), kui see on töötaja tavapärasest töötasust suurem.

Lähetatud sõidukijuhtide registreerimine ja andmete esitamine
Lähetuse sihtriigi pädevale asutusele tuleb esitada hiljemalt lähetuse alguses lähetusdeklaratsioon siseturu infosüsteemi (IMI) avaliku liidese kaudu ja tagada selle ajakohasus.

Lähetusdeklaratsioon peab sisaldama järgmisi andmeid:

- sõidukijuhi tööandja nimi ja aadress ning ühenduse tegevusloa number, kui see on olemas;
- sõidukijuhi tööandja veokorraldaja või tööandjat esindava isiku kontaktandmed;
- sõidukijuhi nimi ja sünniaeg, elukoha aadress ja juhiloa number;
- sõidukijuhi töölepingu alguskuupäev ja lepingule kohaldatav õigus;
- lähetuse eeldatav algus- ja lõppkuupäev;
- mootorsõiduki registreerimisnumber;
- kas osutatav transporditeenus on veosevedu, sõitjatevedu, rahvusvaheline vedu või kabotaažvedu.

Juhil peab olema kaasas ja ta peab kontrollimisel esitama lähetusdeklaratsiooni koopia (paberkandjal või elektroonilisel kujul).

Järelevalve
Tööinspektsioon võib lähetatud sõidukijuhtide osas alustada järelevalve menetlust, mille raames tuleb tööandjal kaheksa nädala jooksul Eesti Tööinspektsiooni taotlusele vastata ja saata siseturu infosüsteemi (IMI) avaliku liidese kaudu järgmised dokumendid:

- tõendusmaterjal vastuvõtvas liikmesriigis toimuvate vedude kohta, näiteks veodokument (ehk veose saatedokumendid, võib ka e-CMR);
- sõidumeerikute töö- ja puhkeaja andmed, mis on sätestatud määrustes (EÜ) nr 561/2006 ja (EL) nr 165/2014. Sõidumeeriku uute kasutusnõuete kohaselt peab juht alates 2.02.22 kõikide liikmesriikide piiriületused riigitähisega fikseerima (määrus 165/2014 artikli 34 lõiked 6 ja 7);
- dokumendid sõidukijuhi tasustamise kohta lähetuse ajal;
- tööleping või võrdväärne dokument;
- sõidukijuhi tööga seotud tööajakava ja andmed sõidukijuhile töötasu maksmise kohta.

Erandina ei kohaldata lähetusnõudeid, kui

- riigi territooriumi läbitakse kaupa peale või maha laadimata või sõitjaid peale võtmata või neil väljuda laskmata (transiit);
- teostatakse kahepoolset veose- või sõitjatevedu;

I. lisaks kahepoolsele veole võib teha ühe peale- ja mahalaadimistoimingu (sõitjateveol sõitjate sisenemine ja väljumine) läbitavates riikides tingimusel, et veost ei laadita peale ja maha samas liikmesriigis;

II. kahepoolsel veoseveol, mis algab asukohaliikmesriigis ja mille puhul ühtki täiendavat toimingut ei tehta, kohaldatakse tagasiteekonnal erandit kuni kahele täiendavale peale- ja/või mahalaadimistoimingule.

Alates 21.08.2023 võib punktides I ja II nimetatud toiminguid erandi all teha ainult sõidumeeriku SMART 2 kasutamisel.

SÕIDU- JA PUHKEAJA NORMIDE TÄITMISE NING SÕIDUMEERIKU KASUTAMISE JÄRELEVALVE

Juhi kohustused

Juht on kohustatud kontrollija nõudmisel esitama jooksva päeva ja eelnenud 56 päeva salvestised. Neis ei tohi olla infota perioode. Kui juhile on väljastatud juhikaart, siis hoolimata sellest, et kontrollihetkel on juhitav sõiduk varustatud analoogmeerikuga, on juht kohustatud esitama ka juhikaardi.

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

Veoettevõtja 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 ettevõte kui ka veoettevõtja selle eest, et juhid saaksid kinni pidada sõidu- ja puhkeaja reeglitest ning kasutaksid nõuetekohaselt sõidumeerikut. Lisaks on nende kohus hoolitseda selle eest, et nõutud salvestised oleksid säilitatud.

Konkreetsemalt on reeglites kirjas järgmised kohustused:

- Juhile tohib üle anda vaid töökorras ja regulaarselt kontrollitud sõidumeerikuga sõiduki.
- Juht peab olema varustatud analoogmeeriku puhul piisava arvu salvestus-lehtedega või digitaalse sõidumeeriku korral printeripaberiga. Viimase puhul ei täpsustata konkreetselt, mitu rulli on vaja, aga rahvusvahelisel veol osalenud autojuhtide tagasisidest lähtuvalt on soovituslik vähemalt kolm rulli.
- Peab veenduma, et juhil on olemas kehtiv juhikaart.
- Ei tohi anda ebaseaduslikku töökäsku.
- Peab veenduma, et juht omab enne väljasõitu 56 eelnenud päeva tegevuste kohta tõendusmaterjale. Sätestatud juhtudel tuleb juhile väljastada trükitud tõend tema tegevuste kohta.
- Kõikide juhtide kasutatud salvestuslehti peab koguma ja kronoloogilises järjekorras säilitama vähemalt 12 kuud.
- Peab tagama digitaalsete andmete regulaarse kopeerimise juhikaardilt vähemalt iga 28 päeva järel ja sõidumeeriku mälust vähemalt iga 90 päeva järel. Kui sõiduk võõrandatakse või suunatakse remonti, peavad andmed olema kopeeritud sõiduki üleandmise hetkeks. Andmete säilitamise kohustus on samuti 12 kuud. Andmete kopeerimisel on lubatud kasutada teise ettevõtte või isiku teenust.
- Regulaarselt kontrollima sõidumeeriku kasutamist juhi poolt ning sõidu- ja puhkeaja vastavust nõuetele.

Sõidukiomaniku kohustused

Sõidukiomanik 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 üleminemisest sõltuvalt jääda sõidukiomaniku 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 56 päeva kontrolliga. Kontrollija võib oma äranägemise järgi vaadelda ka lühemat perioodi. Kui juht esitab kontrollijale juhikaardi, peavad iga riigi järelevalveorganid 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 juhul, kui sõidumeeriku mälus on mingid ebakõlad ning tekib sellega manipuleerimise või juhikaardita sõitmise kahtlus.

Ettevõttesisene kontroll

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

Ettevõttesisene kontroll on mahukas, detailne ja aeganõudev paljude kontrolltoimingute kogum. Kui üldjuhul teeb seda Tööinspektsioon, 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 liiklusohtlike sõidukite ja juhtide teelelubamisse.

Kui maanteekontroll piirdub 56 päevase perioodi kontrolliga, siis ettevõttesisene kontroll võib hõlmata 12 kuud. Kontrollija äranägemise järgi 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 muudatused), ei ole enam käsitletavad originaalandmetena. Kui digitaalse sõidumeeriku andmete kopeerimisel ja arhiveerimisel kasutatakse teise isiku või ettevõtte teenust, peab kontrollitav ettevõte ise tagama kontrollijale igakülgse ligipääsu andmetele.

Rikkumiste raskusastmed

Sõidumeeriku kasutamisega kaasnevatel ning sõidu- ja puhkeaja normidest kõrvalekaldumisega seotud rikkumistel on rahvusvaheliselt kindlaks määratud eri raskusastmed nende ohtlikkuse ja tõsiduse järgi. Selline jaotuspõhimõte peab olema igas riigis karistuste määramise aluseks. Milline karistus vastab konkreetsele raskusastmele, on siiski iga riigi enda otsustada. Eesti õigusruum on kehtestanud vastutusala ja 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 juhinduda rahvusvahelistest raskusastmetest.

Rikkumiste loetelu on pikk. Täpsema ülevaate saamiseks tuleks siiski tutvuda Vabariigi Valitsuse 21.10.2010 määrusega nr 151. Enim levinud rikkumiste loetelu vaata tabelist lk 58.

Tabel.
Enim levinud rikkumiste loetelu

Ööpäevase sõiduaja ületus kuni 1 tund.	Kerge
Ööpäevase sõiduaja ületus 1–2 tundi.	Raske
Ööpäevase sõiduaja ületus rohkem kui 2 tundi.	Väga raske
Ööpäevase sõiduaja ületus rohkem kui 5 tundi.	Kõige raskem
Vaheajata sõiduaeg kuni 5 tundi.	Kerge
Vaheajata sõiduaeg 5–6 tundi.	Raske
Vaheajata sõiduaeg rohkem kui 6 tundi.	Väga raske
Ööpäevane puhkeaeg (11 tundi) kuni 1 tund lühem.	Kerge
Ööpäevane puhkeaeg (11 tundi) kuni 2,5 tundi lühem.	Raske
Ööpäevane puhkeaeg (11 tundi) rohkem kui 2,5 tundi lühem.	Väga raske
Ööpäevane puhkeaeg (9 tundi) kuni 1 tund lühem.	Kerge
Ööpäevane puhkeaeg (9 tundi) kuni 2 tundi lühem.	Raske
Ööpäevane puhkeaeg (9 tundi) rohkem kui 2 tundi lühem.	Väga raske
Iganädalane puhkeaeg (45 tundi) kuni 3 tundi lühem.	Kerge
Iganädalane puhkeaeg (45 tundi) kuni 9 tundi lühem.	Raske
Iganädalane puhkeaeg (45 tundi) rohkem kui 9 tundi lühem.	Väga raske
Iganädalane puhkeaeg (24 tundi) kuni 2 tundi lühem.	Kerge
Iganädalane puhkeaeg (24 tundi) kuni 4 tundi lühem.	Raske
Iganädalane puhkeaeg (24 tundi) rohkem kui 4 tundi lühem.	Väga raske
Sõidumeeriku puudumine, selle kasutamata jätmine.	Kõige raskem
Salvestiste esitamata või arhiveerimata jätmine.	Väga raske
Sõidumeeriku või andmetega manipuleerimine.	Kõige raskem

Lisa. 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
- Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrus (EL) nr 165/2014
- Komisjoni määrus (EL) nr 581/2010.
- Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiiv 2006/22/EÜ
- Komisjoni otsus 14.12.2009
- 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 09.10.2017 määrus nr 52 „Nõuded sõidumeerikule ja selle paigaldamisele ning sõidumeeriku kontrollimise tingimused ja kord"
- Majandus- ja kommunikatsiooniministri 24.11.2017 määrus nr 62 „Digitaalse sõidumeerikuga mootorsõiduki juhikaardi, ettevõttekaardi, töökojakaardi ja kontrollikaardi taotlemise ja väljastamise kord"
- Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) 2020/1054
- Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv (EL) 2020/1057

Tööelu tekitab küsimusi?
Tööinspektsioon teab vastuseid

KÜLASTA
Tööinspektsiooni koduleht **ti.ee**
Tööelu portaal **tooelu.ee**

KÜSI NÕU
640 6000
jurist@ti.ee

KASUTA
iseteenindus.ti.ee

KUTSU
töökeskkonna konsultant oma ettevõttesse **ti@ti.ee**

Kaasrahastanud Euroopa Liit

Eesti tuleviku heaks

TÖÖELU