

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 telesaatejate 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 juhul 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 käsitletat 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 tehasesest 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 mitteäriks 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 käigus olmejäätmete vedu



Sõiduk C teostab teehooldust

# SÕIDUAJALE KEHTESTATUD PIIRANGUD



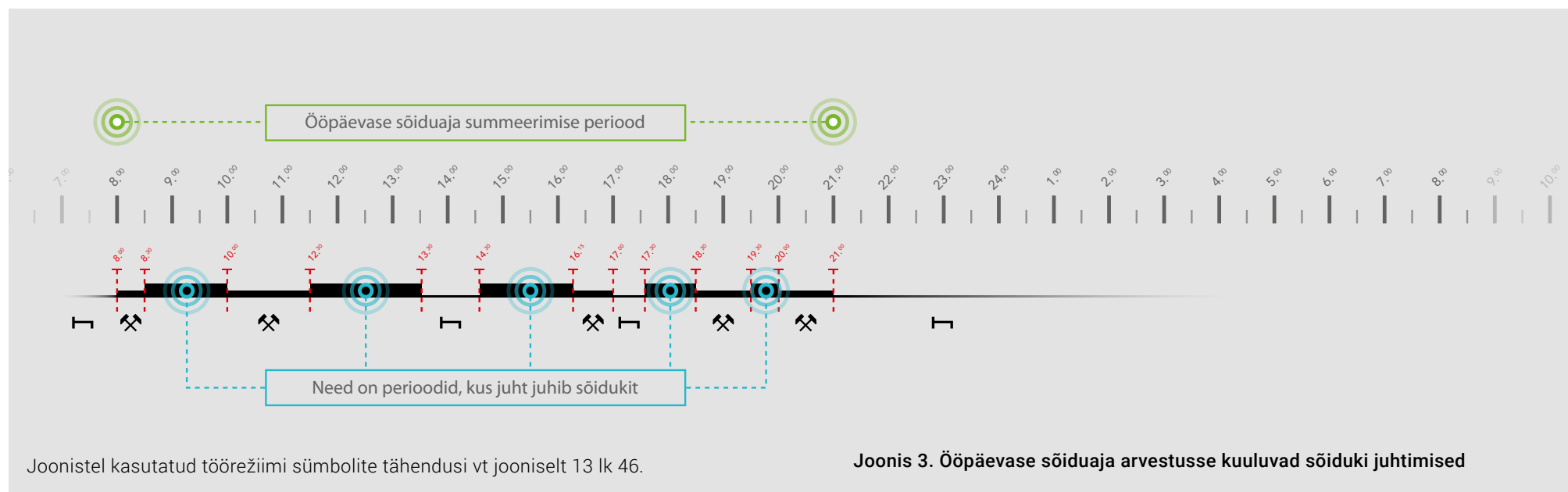
## Mis on sõiduaeg?

Sõiduaeg on ainult sõiduki juhtimistegevus ehk üks paljudest autojuhi tööülesannetest ning seega ei pruugi sõiduaeg võrrelda tööajaga. Tõenäoliselt peab sõiduki juht 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 kahepäevane 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.



## 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

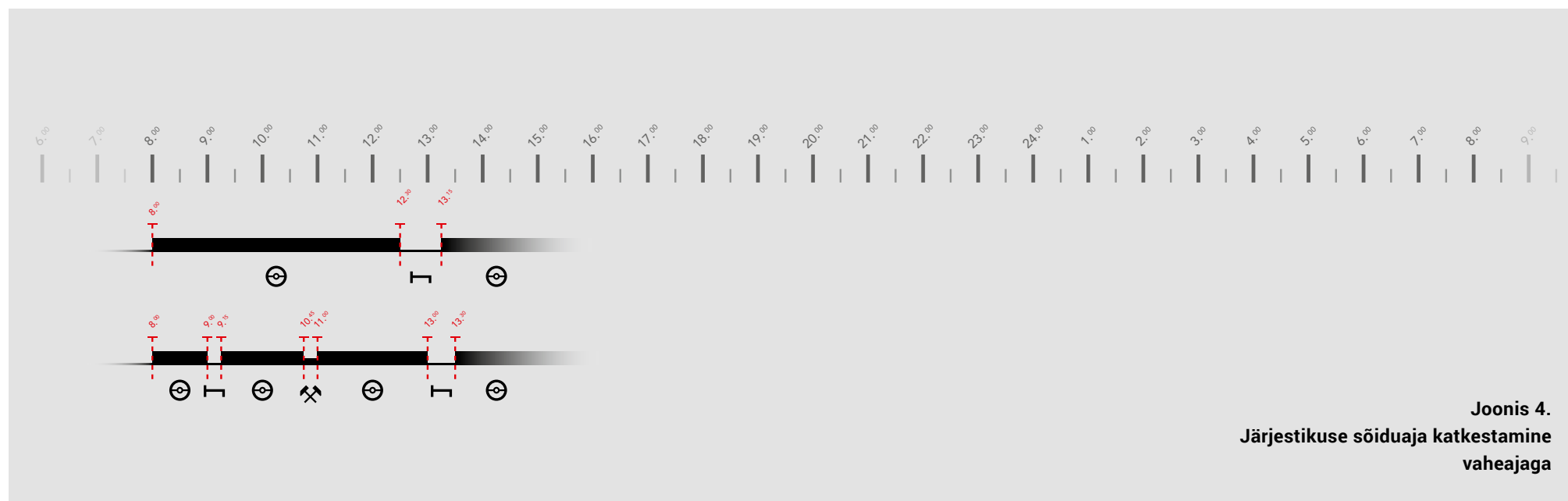
Pärast 4,5tunnist sõiduperioodi peab juht tegema vähemalt 45minutilise katkematu vaheaja, kui ta ei alusta puhkeperioodi. Nimetatud vaheaja võib asendada vähemalt 15minutilise vaheajaga, millele järgneb vähemalt 30minutiline vaheag.

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 vaheag 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 vaheag tähtis, sest pikk järjestikune sõit pärsib inimese reaktsiooni- ja tähelepanuvõimet. Teistpidi on vaheag tähtis ka selleks, et juhile oleks sotsiaalse garantii raames tagatud aeg puhkamiseks ja einestamiseks. Seetõttu ei ole lubatud vaheaja kestel teha teiseid 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 vaheag 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 ühtejuttu liikuvast sõidukis normaalselt einestada. Seetõttu nõutakse mõnes riigis ka meeskonnasõidu puhul sõiduki seisuaega, et juhil oleks võimalus inimlikes tingimustes süüa.

## 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 kahepäevast 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.**

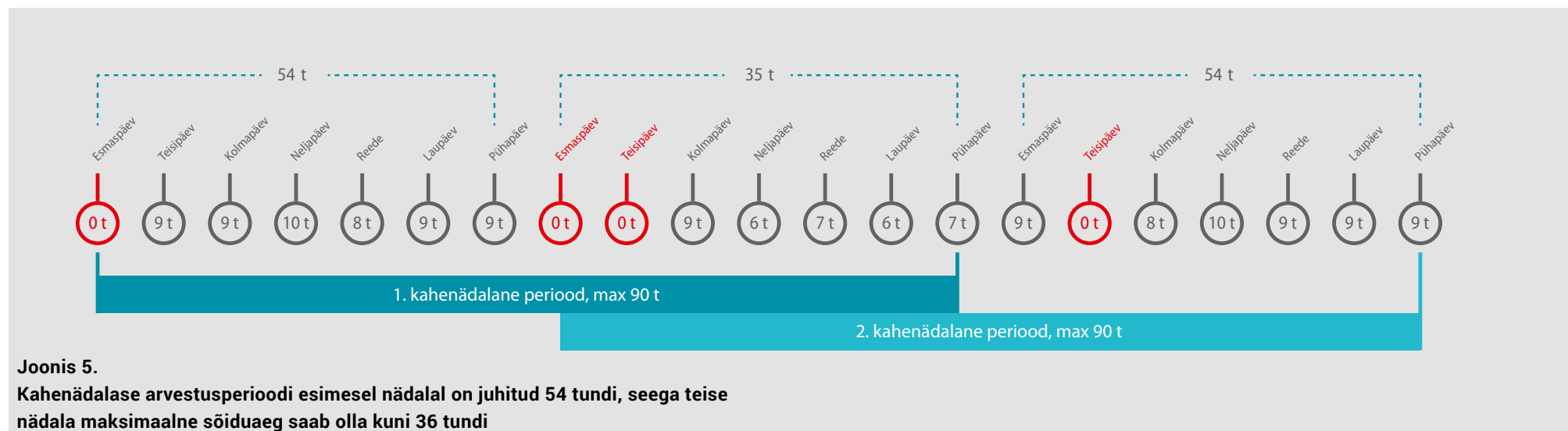
Neljas piirang käsitleb kahe kalendrinädala ulatust. Sellest tuleneb, et kui ühel nädalal on juht ära kasutanud maksimaalse lubatud sõiduajainormi ehk 56 tundi, siis sellele järgneval nädalal tohib tal olla maksimaalselt 34 sõidutundi (vt joonist 5).

## Erakorraline sõiduaega ületamine

Tingimused 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.

Tingimused et liiklusohutust seeläbi ei ohustata, võib juht erakorralistel asjaoludel kalduda kõrvale ööpäevase ja iganädalase sõiduaega 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 puhkeajaga ikkagi kodus (st juhi elukohas või tööandja tegevuskohtas), mitte kohas, mis jääb tema kodust kuni kahetunnise autosõidu kaugusele. See võimaldab teha erandeid sõiduaegadest ja/või kohustusest võtta ööpäevane puhkeajaga 24 tunni jooksul pärast eelmise puhkeaja lõppu. Mõnikord peab juht kõrvale kalduma ööpäevase või iganädalase sõiduaega 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.



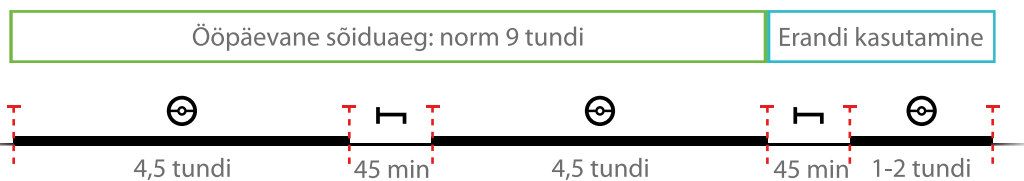
Sõidukijuhil ei ole lubatud eirata kohustust alustada iganädalast puhkeaega pärast eelmisele iganädalasele puhkeperioodi lõpule järgnenud kuut 24-tunnist ajavahemikku. Seetõttu tuleb erandi kasutamisel olla ettevaatlik.

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.

Sätetatud 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.

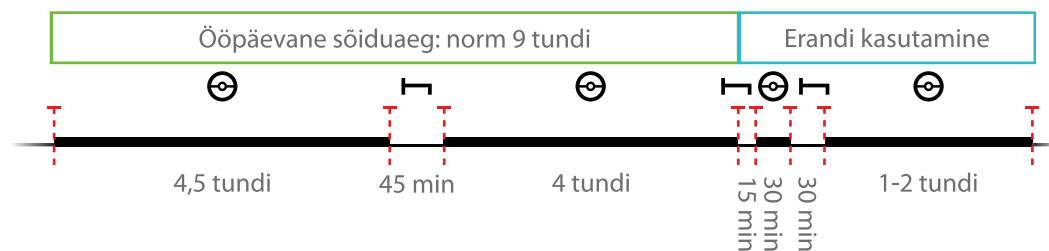
Seega peab juht pärast 4,5tunnist sõitu ja enne järgmist sõiduperioodi tegema 45minutilise vaheaja. Juhul kui juht on teinud 45minutilise vaheaja (või 15 + 30 minutit) ja pärast seda peab sõitma veel 1–2 tundi, pole juht kohustatud tegema täiendavat 30minutilist vaheaega enne täiendavat sõiduaega. Juhtudel 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 1:** 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

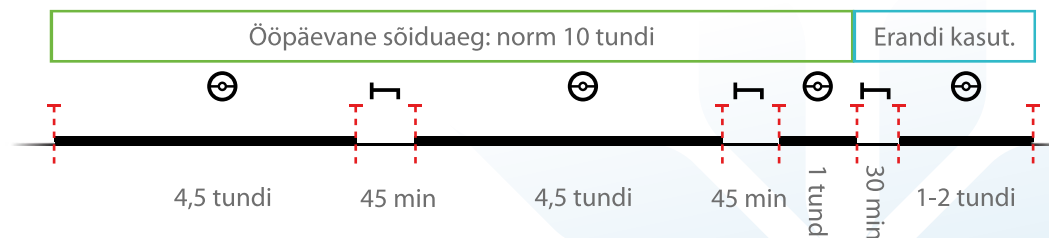


võib ta sõitu jätkata pärast 45minutilist vaheaega, mis järgneb teisele 4,5tunnisele sõiduperioodile.

**Näide 2:** 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 3:** 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).

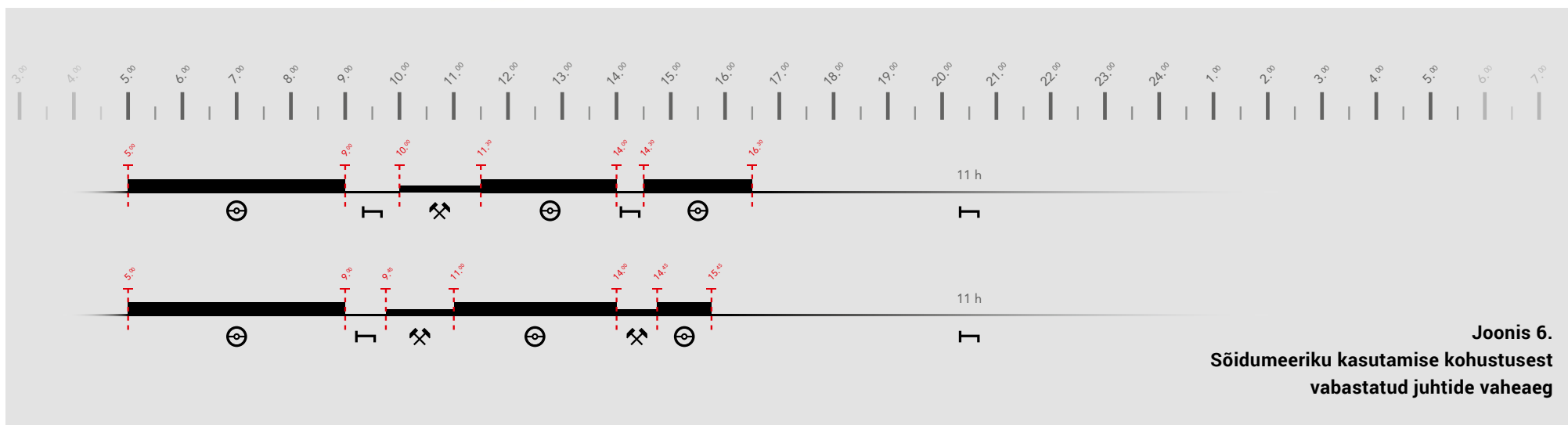
Kõnealune kohustus laieneb ainult neile vedudele, mis olid nimetatud erandite loetelus. Hoolimata sellest, et teatud erandite puhul ei pea juht sõidumeerikut kasutama, on ta kohustatud siiski tööpäeva jooksul nn lõuna välja võtma.

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 teiseid 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 puhkeajaga 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 teiseid 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 teiseid kohustusi, ent tal on kohustus viibida sõiduki juures, et olla valmis jätkama tavapärasid töid, 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 tavapärasel kohal. 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 tavapärast peale muu tööaja ka sõiduaeg. Siis tuleb muidugi arvestada, et liikumine tähendab sõiduaega ja see kuulub ööpäevase sõiduaaja arvestuse hulka;
- puhkeaeg, kui juht viibib rongis või parvlaeval, tingimusel, et tagatud on ligipääs magamisasemele.

**Kokkuvõtlikult: puhkeaja lõpetab mis tahes teine tegevus. Sellest hetkest hakatakse arvestama uut 24tunnist perioodi, mille jooksul peab kinni pidama kehtestatud sõiduaaja 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 teisest 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 reisi 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

