

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.

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.**

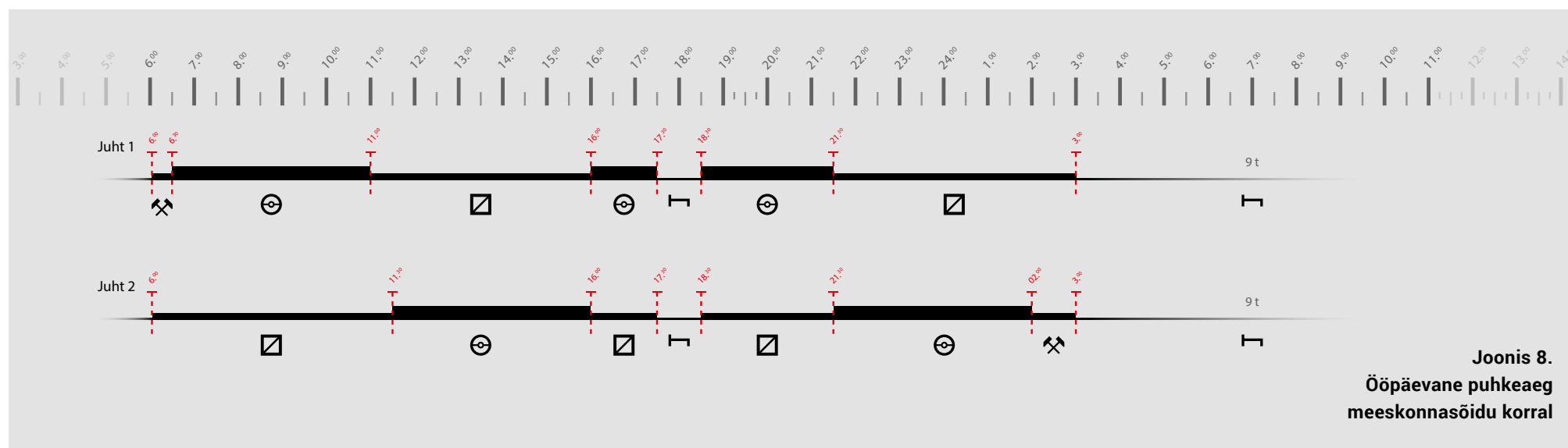
Meeskonnana liikumise korral on vaja kohustuslik puhkeaeg välja võtta mitte 24 tunni, vaid 30 tunni jooksul. Kui üksinda sõitva juhi 9tunnine puhkeaeg oli pigem erandlik, siis meeskonna puhul ei ole selle kasutuskordade arv piiratud. Siin on puhkeaja normi leevendatud, sest juht ei ole kogu tööpäeva 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.



**Joonis 8.**  
Ööpäevane puhkeaeg meeskonnasõidu korral

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 puhkeaga.
- 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 28 päeva sõidumeeriku salvestiste lahutamatu osana kaasas kanda laevapiletit, kus on märges kajuti kohta.
- Parvlaevale või rongile sõitmise ja/või sealt lahkumisega seotud toimingud 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 puhkeae, 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.

- Puhkeaeaga 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 puhkeaeaga 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 puhkeaeaga täis saaks (vt joonist 9).

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

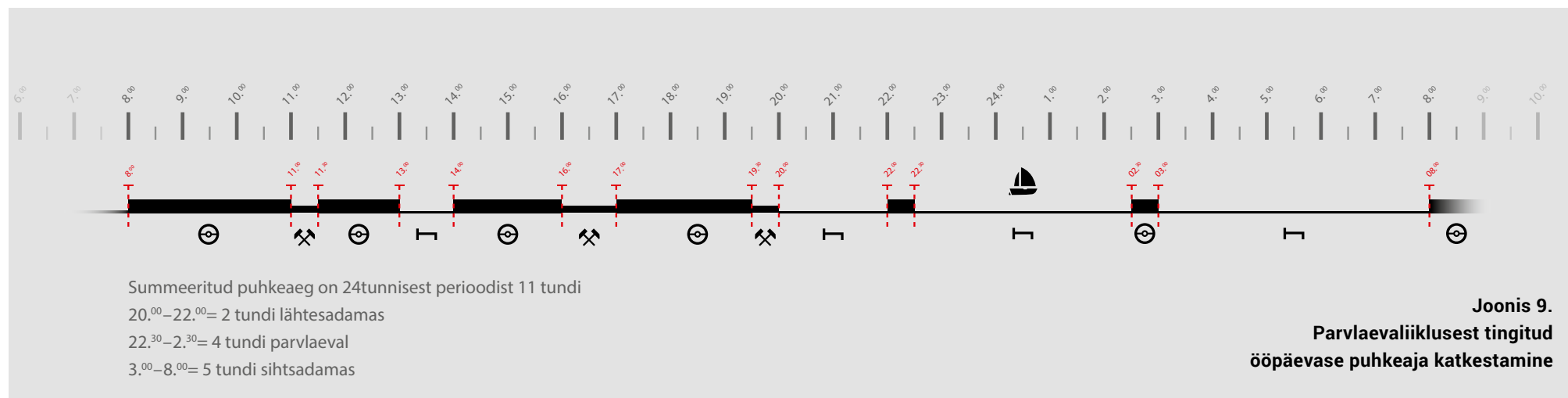
- a) reis kestab kava kohaselt vähemalt kaheksa tundi ning
- b) juhil on juurdepääs parvlaeval või rongis asuval magamiskajutile või -kupeele.

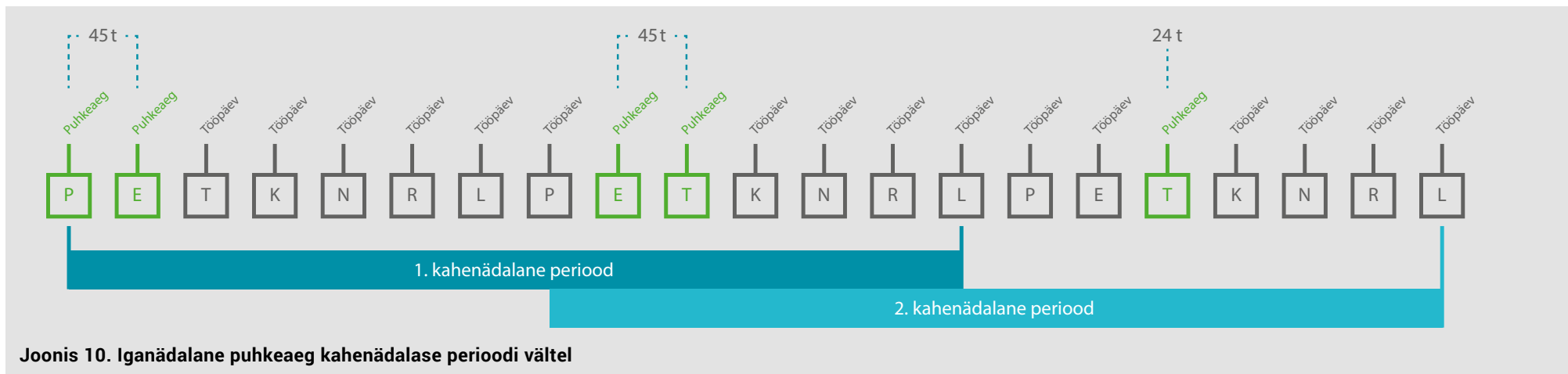
Tuleb tähele panna, et juht ei tohi enne parvlaevale/rongile minekut ja/või pärast parvlaevalt/rongilt väljumist veeta osa oma regulaarsest iganädalasest puhkeperioodist sõidukis.

## Iganädalane puhkeae

**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 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: kahepäevase perioodi ajal peab ära kasutama kaks iganädalast puhkeajaga, mõlema kestus vähemalt 45 tundi. Erandina võib neist üks olla lühendatud ehk vähemalt 24tunnine. Kahepäevase perioodi all mõistetakse kahte üksteisele järgnevat kalendrinädalat (vt joonist 10).

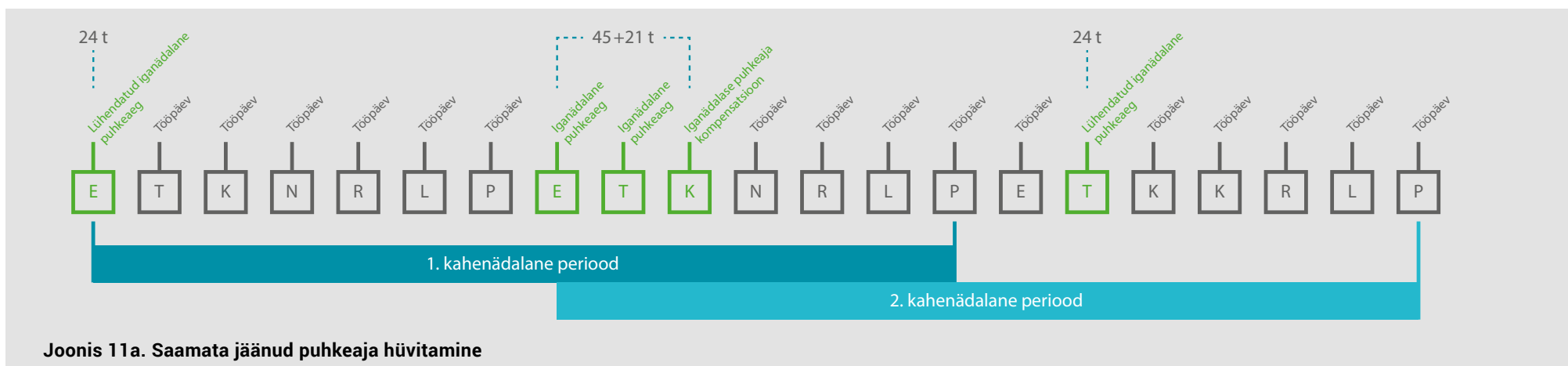
Kõige lihtsam ja kindlam on iganädalase lühendatud puhkeaja kasutamisel võtta aluseks põhimõte, et 24tunnist puhkeajaga tohib olla üle nädala. Nii on hõlpsam ka arvestust pidada.

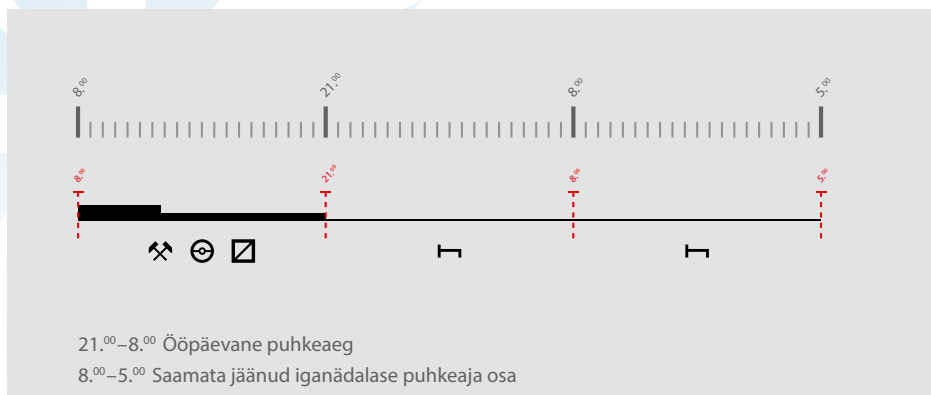
Igapäevaste puhkeajade lühendamiste juures saamata jäänud osa kompenseerimist ei eeldata. Iganädalase puhkeaja korral on see kohustus aga olemas. Sõltuvalt

sellest, kui suures ulatuses puhkeajaga realselt 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 11a ja 11b 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 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 töandja asukohaliikmesriiki ja juhi elukohariiki.





**Joonis 11b. Saamata jäänud puhkeaja hüvitamine**

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

Enne teekonna algust eeldatakse regulaarse iganädalase puhkeaja (45 tundi) kasutamist. Edasi lükatud puhkeaeg peab sisaldama kas kaht regulaarset (45 tundi + 45 tundi = 90 tundi) või üht regulaarset ja üht lühendatud (45 tundi + 24 tundi = 69 tundi) puhkeajaga, 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.

## 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 korrapäraselt „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 reaalselt 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 puhkeajaga kasutama mõnda teise kohta, nt puhkusele Lõuna-Itaaliasse. Pärast puhkeajaga 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 reaalselt 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 puhkeajaga või pikemat vaheaega, ega antud asjaolude tõendamist. Pärast teedel korraldatavat kontrolli võivad kontrolliasutused näiteks otsustada, et taotlejad 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 korrapäraselt naasmist on korralduslikku laadi ning hõlmab kohustust pidada asjakohaseid tõendeid, mida esitada pädevatele asutustele kontrollide käigus.

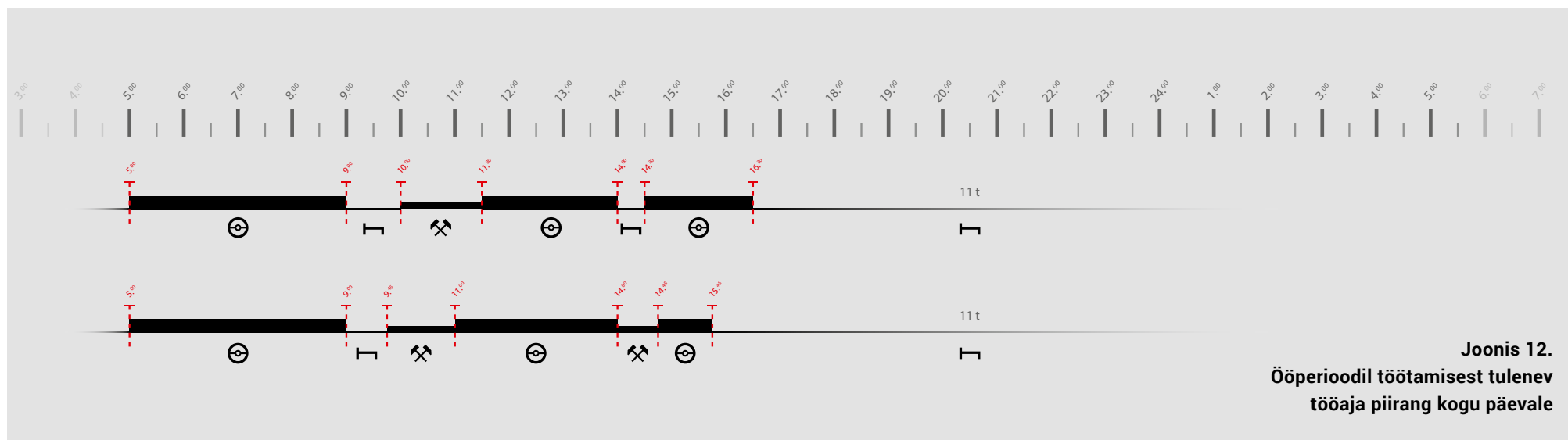
Seega juhi allkirjastatud avaldus/loobumiskiri (näiteks töölepingu osana või avalduse kujul, millega loobutakse naasmise õigusest juba ette, st enne, kui juht saab tööandjalt pakkumise), millega ta loobub „koju“ naasmise valiku õigusest, ei vabastada tööandjat kohustustest pakkuda reaalselt naasmise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

# TÖÖAJA PIIRANG ÖÖTÖÖ KORRAL



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

Selle reeglina 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 reeglina, mille kohaselt võib tööpäeva pikkus olla kuni 13 tundi, erandina kolm korda töönädalas ka kuni 15 tundi (vt joonist 12). Niinimetatud ööperioodil töötamise all mõistetakse kas või minutilist töist tegevust, seejuures ei oma tähtsust, kas see toimub tööpäeva lõpus või alguses.



**Joonis 12.**  
**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 paber kandjale, digitaalne sõidumeerik (alates 01.05.2006) kasutab digitaalset salvestuspõhimõtet.

Sõidumeerik peab mõõtma ja registreerima

- sõiduki läbisõitu;
- sõiduki kiirust;
- sõiduaega;
- muud töö- või valveaega;
- töovaheaegu ja igapäevast puhkeaega.

Lisaks registreerib arukas sõidumeerik

- sõiduki asukoha tööpäeva alguses ja lõpus ning iga kolmanda sõidutunni järel 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  $\pm 6$  km/h tegeliku kiirusega võrreldes;
- aja salvestuses  $\pm 2$  minutit ööpäevas.


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


## Sõidumeeriku kasutamine riigipiiri ületamisel

- Analoogsõidumeerikuga varustatud juhid peavad alates 20. augustist 2020 käsitsi sisestama selle riigi tähise, kuhu nad sisenevad pärast liikmesriigi piiri ületamist, ning digitaalse sõidumeerikuga varustatud sõidukitele alates 2. veebruarist 2022.
- Juht peab peatuma esimeses võimalikus peatuskohas piiril või pärast piiri ületamist. Kui liikmesriigi piiri ületatakse parvlaeval või rongis, sisestab juht riigi tähise sihtsadamas või -jaamas.
- Lisaks peavad analoogsõidumeerikuga varustatud sõidukite juhid sisestama nende riikide tähised, kus igapäevast tööaega alustati ja kus see lõpetati.


## 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 13). 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 teine tegevus, seaduse mõistes muu töö.

 Valmisolekuage, mida võib käsitleda ka valveajana.

 Vaheaeg ja puhkeage.

### Joonis 13. 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 isikliku juhikaardi, kontrollides enne selle kehtivust (vt joonist 14).



Joonis 14. Sõidumeeriku ja salvestuslehe tüübisobivuse tuvastamine