

Jautājumi un atbildes par pirmā tiesību aktu kopuma mobilitātes jomā īstenošanu

Pirmais tiesību aktu kopums mobilitātes jomā ir spēkā, un kopš 2020. gada 20. augusta tiek piemēroti noteikumi par transportlīdzekļa vadīšanas laiku un transportlīdzekļu vadītāju atpūtas apstākļiem. Eiropas Komisijas prioritāte tagad ir nodrošināt vienotu izpratni par jaunajiem noteikumiem un to konsekventu izpildi. Tāpēc Komisija ir sagatavojusi pirmo jautājumu un atbilžu kopumu, lai risinātu visneatliekamākos nozares uzdotos jautājumus par noteikumu piemērošanu. Vajadzības gadījumā to pakāpeniski papildinās jauni jautājumi un atbildes par citiem pirmās mobilitātes paketes noteikumiem. Tam būtu jākalpo par ceļvedi transportlīdzekļu vadītājiem, autopārvadātājiem un iestādēm, lai nodrošinātu noteikumu saskaņotu piemērošanu un kontroli visā ES.

ATRUNA: Šo jautājumu un atbilžu kopumu sagatavoja Komisijas dienesti, un tas neuzliek saistības Eiropas Komisijai. Autoritatīva Savienības tiesību aktu interpretācija ir vienīgi Eiropas Savienības Tiesas kompetencē. Šajā sakarā jānorāda, ka attiecībā uz Regulas (EK) Nr. 561/2006 8. panta 8. punktu un 8. panta 8.a punktu, uz kuriem attiecas 1.–6. jautājums, pašlaik Tiesā ir iesniegta atcelšanas prasība. Sniegtie piemēri ir ilustratīvi, un konkrētu piemēru saraksts tiks pilnveidots.

I. Transportlīdzekļa vadītāja atgriešanās

[1. Kā jāsaprot un kā jāpiemēro transportlīdzekļa vadītāja pienākums atgriezties “mājās”? Kādi ir darba devēja un transportlīdzekļa vadītāja attiecīgie pienākumi un tiesības?]

8. panta 8.a punkts

Noteikumu mērķis ir uzlabot transportlīdzekļu vadītāju darba apstākļus autotransporta nozarē, izvairoties no tā, ka viņi pārmērīgi ilgus laikposmus pavada uz ceļa.

Transporta uzņēmumam ir pienākums organizēt transportlīdzekļu vadītāju darbu tā, lai transportlīdzekļu vadītāji varētu atgriezties (“mājās”) katrā trīs vai četru secīgu nedēļu laikposmā (atkarībā no tā, vai transportlīdzekļa vadītājs ir izmantojis divus secīgus saīsinātus iknedēļas atpūtas laikposmus).

Regulas 8. panta 8.a punkts paredz divas iespējamās atgriešanās vietas, kuras darba devējam ir jāpiedāvā un jāorganizē, proti, darba devēja darbības centrs – kas ir transportlīdzekļa vadītāja parastā bāzes vieta – dalībvalstī, kurā darba devējs veic uzņēmējdarbību, vai arī transportlīdzekļa vadītāja dzīvesvieta, ja tā atšķiras no darba devēja uzņēmējdarbības vietas.

Regulas 14. apsvērumā ir paskaidrots, ka “transportlīdzekļu vadītāji var izvēlēties, kur pavadīt savu atpūtas laikposmu”, tātad transportlīdzekļa vadītājs var izvēlēties vienu no divām iespējām, ko piedāvā darba devējs. Tas nozīmē, ka darba devējs transportlīdzekļa vadītājam nevar uzspiest izvēlēties darba devēja uzņēmējdarbības vietu kā atgriešanās vietu.

Ja transportlīdzekļa vadītājs neizvēlas vienu no šīm divām iespējām, darba devējs var izvēlēties vienu no iespējām atkarībā no tā, ko viņš uzskata par ērtāku. Šajā sakarā darba devējam ir

jāpierāda, ka tas ir nosūtījis transportlīdzekļa vadītājam uzaicinājumu (piemēram, e-pastu) izvēlēties starp savu dzīvesvietu vai uzņēmuma darbības centru, bet transportlīdzekļa vadītājs uz to nav atbildējis.

Turklāt ir mazsvarīgi, kur transportlīdzekļa vadītājs faktiski pavada savu atpūtas laikposmu. Šajā ziņā regulā nav noteikta konkrēta vieta, un tādējādi attiecībā uz šo ES tiesību aktus nevar pārkāpt. Tomēr darba devējam ir jāpieāv regulā paredzētās atgriešanās iespējas. Šis noteikums paredz organizatorisku pienākumu apvienojumā ar pienākumu veikt attiecīgo uzskaiti, lai kompetentās iestādes varētu veikt pārbaudes.

Lai gan transportlīdzekļa vadītājs var izvēlēties savu atpūtas vietu, viņam nav iespējas atbrīvot darba devēju no pienākuma organizēt darbu tādā veidā, kas ļauj regulāri atgriezties “mājās”. Šis transporta uzņēmuma pienākums paliek spēkā neatkarīgi no transportlīdzekļa vadītāja deklarētā un neatkarīgi no tā, ko viņš galu galā izlemj.

Īsāk sakot, darba devējam ir pienākums, izmantojot atbilstošu darba organizāciju, piedāvāt transportlīdzekļa vadītājam iespēju atgriezties vai nu savā dzīvesvietā, vai darba devēja darbības centrā, kas ir transportlīdzekļa vadītāja parastā bāzes vieta. Šāda organizācija ir aktīvi jāveic bez vadītāja īpaša pieprasījuma. Kas attiecas uz faktisko atpūtas vietu, tas ir transportlīdzekļa vadītāja individuāls lēmums. Noteikumos ne darba devējam, ne transportlīdzekļa vadītājam netiek prasīts saglabāt konkrētus pierādījumus.

Piemērs: vadītājs no Polijas, kurš dzīvo Slovākijā un kuru nodarbina Polijā reģistrēts uzņēmums, veic pāravadījumus starp Franciju un Spāniju. Darba devējam ir jāpieāv šim transportlīdzekļa vadītājam izvēle un attiecīgi jāorganizē darbs, lai transportlīdzekļa vadītājs varētu regulāri atgriezties vai nu dzīvesvietā (Slovākijā), vai uzņēmuma darbības centrā (Polijā). Tomēr transportlīdzekļa vadītājs var informēt darba devēju par savu lēmumu izmantot pārtraukumu, lai dotos uz citu vietu, piemēram, atvaļinājumā uz Itālijas dienvidiem. Pēc pārtraukuma transportlīdzekļa vadītājs dodas tieši no vietas, kur viņš pavadīja atpūtu Itālijā, uz vietu, kur viņš atsāks darbu (Spānija vai Francija).

[2. Kā transporta uzņēmumam jāpierāda, ka tas ir organizējis darbu tā, lai transportlīdzekļa vadītājam būtu iespēja atgriezties vai nu dzīvesvietā, vai uzņēmuma darbības centrā?]

8. panta 8.a punkts

A2 Transporta uzņēmumi izmanto tahogrāfu datus, transportlīdzekļa vadītāju darba žurnālus vai citus dokumentus, lai pierādītu, ka ir izpildīts pienākums organizēt transportlīdzekļa vadītāja atgriešanos (Regulas (EK) Nr. 561/2006 14. apsvēruma). Citi dokumenti, kas pierāda, ka darba devējs transportlīdzekļa vadītājam ir piedāvājis reālu iespēju atgriezties vai nu dzīvesvietā, vai uzņēmuma darbības centrā, var būt, piemēram, transporta biļetes vai jebkādi citi pierādījumi par ceļojuma organizēšanu (piemēram, pierādījums, ka transportlīdzekļa vadītājs ir atgriezies “mājās” ar darba devēja organizētu mikroautobusu).

Uzņēmums glabā pierādījumus savās telpās, lai tos uzrādītu pēc tās valsts kontroles iestāžu pieprasījuma, kurā darba devējs veic uzņēmējdarbību, vai citas dalībvalsts kontroles iestāžu pieprasījuma. No transportlīdzekļa vadītāja šādi pierādījumi nebūtu jāprasa, un tāpat viņam nav jāuzrāda pierādījumi par vietu, kur viņš ir pavadījis regulāro iknedēļas atpūtas laikposmu vai ilgāku pārtraukumu. Pēc pārbaudes uz ceļa kontroles iestādes, piemēram, var izlemt pieprasīt papildu informāciju par transportlīdzekļa vadītāja darbību tās dalībvalsts iestādēm, kurā autotransporta uzņēmums veic uzņēmējdarbību. Regulā (EK) Nr. 561/2006 un Direktīvā 2006/22/EK paredzēts, ka dalībvalstis palīdz cita citai piemērot šo regulu un pārbaudīt tās noteikumu izpildi.

Darba devēja pienākums nodrošināt transportlīdzekļa vadītājam iespēju regulāri atgriezties ir organizatorisks, un tas ir saistīts arī ar pienākumu veikt atbilstošu uzskaiti, lai kompetentās iestādes varētu veikt pārbaudes. Tāpēc transportlīdzekļa vadītāja parakstīts paziņojums (piemēram, darba līguma ietvaros) par iepriekšēju atteikšanos (t. i., pirms transportlīdzekļa vadītājs saņem darba devēja piedāvājumu) no tiesībām izvēlēties atgriešanos “mājās”, nevar atbrīvot darba devēju no pienākuma piedāvāt reālu atgriešanās iespēju vai no pienākuma attiecīgi organizēt darbu.

[3. Kam jāsedz transportlīdzekļa vadītāja ceļa izdevumi, kas saistīti ar atgriešanos uzņēmuma darbības centrā vai dzīvesvietā?]

8. panta 8.a punkts

Ja transportlīdzekļa vadītājs beidz savu darba laiku vienā no divām viņa izvēlētajām atgriešanās vietām vai vienas no šīm vietām tuvumā, darba devējam papildu ceļa izdevumi nerodas.

Ja darba periods pirms atgriešanās vienā no divām izvēlētajām vietām beidzas vietā, kas atrodas tālu no izvēlētas atgriešanās vietas, tad darba devēja pienākums organizēt transportlīdzekļu vadītāju atgriešanos ietver finansiālu atbildību segt ceļa izdevumus.

Ja transportlīdzekļa vadītājs nolemj neizmantot darba devēja piedāvājumu atgriezties transportlīdzekļa vadītāja dzīvesvietā vai darba devēja darbības centrā un nolemj pavadīt savu atpūtas laiku citā vietā, tad visas ceļa izmaksas uz šo vietu un no tās jāsedz transportlīdzekļa vadītājam.

Tie paši principi attiecas uz transportlīdzekļu vadītājiem, kuru dzīvesvieta ir trešā valstī un kurus nodarbina uzņēmums, kas veic uzņēmējdarbību ES.

[4. Vai šis noteikums ir piemērojams pašnodarbinātiem transportlīdzekļu vadītājiem? Kā pašnodarbināts transportlīdzekļa vadītājs var pierādīt, ka ir izpildījis pienākumu atgriezties dzīvesvietā vai uzņēmuma darbības centrā?]

8. panta 8.a punkts

Regulas 8. panta 8.a punkts attiecas tikai uz nodarbinātiem transportlīdzekļu vadītājiem.

Regulā (EK) Nr. 561/2006 nav definēts, kas veido darba tiesiskās attiecības. Tomēr, trūkstot atsaucei uz valsts tiesību aktiem, šis jēdziens ir jāsaprot kā jēdziens ar autonomu nozīmi, kura pamatā ir objektīvi faktori.

Interpretācijas nolūkā var iedvesmoties no tiesu prakses līdzīgās situācijās (sk. lietas C-658/18, 88. un turpmākie punkti; C-147/17, 41. un turpmākie punkti; C-316/13, 27. un turpmākie punkti). Darba attiecību pastāvēšana būtu jānosaka, pamatojoties uz faktiem, kas saistīti ar darba faktisko veikšanu, nevis pamatojoties uz to, kā puses apraksta šīs attiecības. Tiesa uzskata, ka tas, vai persona ir vai nav nodarbināta, ir jānosaka saskaņā ar darba attiecības raksturojošiem objektīviem kritērijiem, ņemot vērā attiecīgo personu tiesības un pienākumus. Darba attiecību būtiska iezīme ir tāda, ka persona noteiktā laika posmā citas personas interesēs un šīs personas vadībā sniedz pakalpojumus, par kuriem tā saņem atalgojumu.

Tāpat, lai gan Direktīvā 2002/15/EK ietvertā “pašnodarbināta autovadītāja” definīcija pati par sevi nav piemērojama saistībā ar Regulu (EK) Nr. 561/2006, var ņemt vērā arī šo definīciju. Darbība, ko veic “pašnodarbināts autovadītājs” minētās definīcijas nozīmē, nebūtu jāuzskata par tādu, kas rada darba attiecības Regulas (EK) Nr. 561/2006 8. panta 8.a punkta nozīmē.

Faktiski pašnodarbinātas personas neietilpst 8. panta 8.a punkta darbības jomā. Tomēr persona, kas ir tikai atzīta par pašnodarbinātu personu, bet kas atbilst nosacījumiem, kuri raksturo darba attiecības ar citu (fizisku vai juridisku) personu, ir jāuzskata par darbinieku 8. panta 8.a punkta izpratnē, un tādējādi uz to attiecas šis noteikums.

II. Aizliegums pavadīt regulāru iknedēļas atpūtas laikposmu transportlīdzekļa kabīnē

[5. Kas ir atbilstoša un katram dzimumam piemērota izmitināšanas vieta regulāru iknedēļas atpūtas laikposmu pavadīšanai?]

8. panta 8. punkts

Regula nosaka, ka regulāros iknedēļas atpūtas laikposmus, kas ir vismaz 45 stundas, transportlīdzekļa vadītājs neizmanto transportlīdzeklī, bet gan atbilstošā un katram dzimumam piemērotā izmitināšanas vietā, kurā ir pienācīgas guļasvietas un sanitārās telpas.

Tiesību aktos nav ne definīcijas, ne kritēriju saraksta, lai definētu atbilstošas izmitināšanas vietas jēdzienu, un ir svarīgi saglabāt elastību attiecībā uz to, kādu izmitināšanas veidu transportlīdzekļu vadītāji var izmantot.

Tomēr 8. panta 8. punktā ir skaidri noteikts, ka izmitināšanas vietā ir jābūt piemērotām guļasvietām un sanitārajām telpām. Izmitināšanas vietā jānodrošina katrai personai pietiekams privātums.

Šiem kritērijiem var atbilst dažādas izmitināšanas vietas, piemēram, viesnīca, motelis, īres dzīvoklis vai privāts mājoklis.

[6. Kādi pierādījumi transportlīdzekļa vadītājam būtu jāiesniedz kontrolierim, lai pierādītu, ka viņš savu regulāro iknedēļas atpūtas laikposmu nav pavadījis kravas automašīnā, bet gan piemērotā izmitināšanas vietā?]

8. panta 8. punkts

Regulas (ES) Nr. 165/2014 34. panta 3. punktā noteikts, ka dalībvalstis transportlīdzekļu vadītājiem neuzliek pienākumu iesniegt veidlapas, kas apliecina viņu darbības tikmēr, kamēr transportlīdzekļa vadītājs neatrodas transportlīdzeklī. Tas attiecas arī uz regulāro iknedēļas atpūtas laikposmu ārpus transportlīdzekļa. Tādējādi izpildītāji nevar pieprasīt no transportlīdzekļa vadītājiem dokumentus, kas pierāda, ka viņu regulārā iknedēļas atpūta pirms pārbaudes uz ceļa nav pavadīta transportlīdzeklī.

Transportlīdzekļu vadītājus vai darba devējus var sodīt par regulārās iknedēļas atpūtas (vai atpūtu, kas ilgāka par 45 stundām un ir kompensācija) pavadīšanu transportlīdzeklī tikai tad, ja viņi kontroles laikā ir pieķerti, pavadot regulāro iknedēļas atpūtu transportlīdzeklī.

III. Noteikums par braucieniem ar prāmi

[7. Vai transportlīdzekļa vadītājam, kurš pavada transportlīdzekli, ko pārvadā ar prāmi vai vilcienu 8 vai vairāk stundas, un kuram ir pieejama kajīte ar guļasvietu vai guļamvagns, pārējās regulārā iknedēļas atpūtas laikposma daļas ir jāpavada piemērotā izmitināšanas vietā vai arī viņam ir atļauts šīs regulārās iknedēļas atpūtas daļas pavadīt transportlīdzeklī?]

9. pants

Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 561/2006 8. panta 8. punktu regulāros iknedēļas atpūtas laikposmus un jebkuru iknedēļas atpūtas laikposmu, kas ir ilgāks par 45 stundām un ir kompensācija par iepriekšējiem saīsinātiem iknedēļas atpūtas laikposmiem, neizmanto transportlīdzekli. Šos laikposmus transportlīdzekļa vadītājs izmanto atbilstošā izmitināšanas vietā, kā noteikts regulā.

Regulas 9. panta 1. punkts attiecas uz situāciju, kad transportlīdzekļa vadītājs pavada transportlīdzekli, ko pārvadā ar prāmi vai vilcienu, un šajā sakarā paredz dažas atkāpes. Lai gan tas atsaucas uz 8. pantu kopumā, tas neļauj atkāpties no 8. panta 8. punktā noteiktā aizlieguma pavadīt noteiktus atpūtas laikposmus transportlīdzeklī. Tā vietā, kā izriet no panta noteikumiem,

saskaņā ar to atļautās atkāpes var attiekties tikai uz iespēju “pārtraukt” noteiktus atpūtas laikposmus, t. i., regulāro ikdienas atpūtas laikposmu, saīsināto iknedēļas atpūtas laikposmu vai regulāro iknedēļas atpūtas laikposmu. Tādējādi tā ir tikai atkāpe no noteikuma, saskaņā ar kuru “atpūta” nozīmē “jebkuru nepārtrauktu laikposmu, kuru transportlīdzekļa vadītājs var brīvi izmantot pēc saviem ieskatiem”.

Līdz ar to transportlīdzekļa vadītājs pirms iekāpšanas un/vai pēc nokāpšanas no prāmja/vilciena nedrīkst pavadīt transportlīdzeklī daļu sava regulārā iknedēļas atpūtas laikposma.

IV. Saīsināts iknedēļas atpūtas laikposms

[8. Ja transportlīdzekļa vadītājs ir izmantojis divus secīgus saīsinātos iknedēļas atpūtas laikposmus, vai ar tiem saistītos divus kompensācijas laikposmus var atsevišķi pievienot citiem vismaz deviņu stundu atpūtas laikposmiem un izmantot starptautiskās transporta operācijas laikā?]

8. panta 6.b punkts

Jebkura atkāpe no vispārējiem noteikumiem ir jāinterpretē un jāpiemēro šauri, lai neapdraudētu tiesiskā regulējuma mērķus. Kā norādīts Regulu (EK) Nr. 561/2006 grozošās Regulas (ES) 2020/1054 8. apsvērumā, likumdevēja nolūks ir ļaut transportlīdzekļa vadītājiem, kuri veic starptautiskos tālsatiksmes pārvadājumus, atgriezties mājās regulāro iknedēļas atpūtas laikposmu izmantošanai un nodrošināt, ka viņiem tiek pilnībā kompensēti visi saīsinātie iknedēļas atpūtas laikposmi.

Regulas 8. panta 6.b punktā ir skaidri noteikts, ka pirms regulārās iknedēļas atpūtas, ko izmanto pēc diviem saīsinātiem iknedēļas atpūtas laikposmiem, jāizmanto kompensācija par diviem secīgajiem iepriekšējiem saīsinātajiem iknedēļas atpūtas laikposmiem, nevis jāveic citas darbības, tādas kā transportlīdzekļa vadīšana vai cits darbs. Tas nozīmē, ka abas kompensācijas ir jāizmanto vienā reizē un jāpievieno obligātajam regulārajam iknedēļas atpūtas laikposmam, kas seko diviem secīgiem saīsinātajiem iknedēļas atpūtas laikposmiem.

V. Transportlīdzekļa vadīšanas laika pārsniegšana izņēmuma kārtā

[9. Kādi ir ārkārtas apstākļi, kuros transportlīdzekļa vadītājs drīkst pārsniegt ikdienas un iknedēļas transportlīdzekļa vadīšanas laiku? Kā kontrolēt šādus ārkārtas apstākļus?]

12. panta otrā un trešā daļa

Ikdienas un/vai iknedēļas transportlīdzekļa vadīšanas laika pārsniegšana ir atļauta tikai, lai transportlīdzeklis varētu sasniegt atbilstīgu apstāšanās vietu, ciktāl tas nepieciešams personu, transportlīdzekļa vai tā kravas drošībai, vai izņēmuma gadījumos, kad transportlīdzekļa vadītājam jāsasniedz sava dzīvesvieta vai darba devēja darbības centrs, lai varētu izmantot iknedēļas atpūtas laikposmu vai regulāro iknedēļas atpūtas laikposmu. Šīs divas jaunās atkāpes var izmantot, ja no transportlīdzekļa vadītāja vai operatora gribas neatkarīgu neparedzētu apstākļu dēļ (laika apstākļi, sastrēgumi, kavēšanās iekraušanas/izkraušanas punktos utt.) transportlīdzekļa vadītājs nevar sasniegt vienu no iepriekš minētajām vietām, lai izmantotu iknedēļas atpūtu, nepārkāpjot noteikumus par ikdienas vai iknedēļas atpūtu.

Piemēram, transportlīdzekļa vadītājam no perifēras valsts, kurš veic tālus starptautiskus pārvadājumus un kurš neparedzētu, braucienu aizkavējošu apstākļu dēļ nespēj sasniegt savu dzīvesvietu, pamatojoties uz šo noteikumu, nav jāpavada 45 stundas regulāras iknedēļas atpūtas citā vietā, kas atrodas netālu no viņa dzīvesvietas.

Saskaņā ar regulas 12. panta jauno ceturto daļu transportlīdzekļa vadītājam reģistrācijas kontrolierīces izdrukā, reģistrācijas diagrammā vai savā darba žurnālā manuāli jānorāda iemesli, kas pamato atkāpšanos no transportlīdzekļa vadīšanas laika ierobežojumiem. Ar šo paziņojumu transportlīdzekļa vadītājs uzņemas atbildību par norādīto informāciju.

Transportlīdzekļa vadīšanas laika pagarināšana iepriekš minētajās ārkārtas situācijās nedrīkst saīsināt atpūtas laiku, kas seko šim pagarinājumam. Kā noteikts regulas 12. panta jaunajā piektajā daļā, jebkuru šim pantam atbilstošu transportlīdzekļa vadīšanas laika pagarinājumu kompensē ar līdzvērtīga ilguma atpūtas laikposmu, ko izmanto vienā reizē kopā ar jebkuru atpūtas laikposmu, līdz trešās nedēļas beigām, kura seko attiecīgajai nedēļai, kurā tika piemērota atkāpe.

[10. Vai transportlīdzekļa vadītājs, kas ārkārtas apstākļu dēļ pārsniedz ikdienas un iknedēļas transportlīdzekļa vadīšanas laiku, drīkst arī pārsniegt maksimālo divu nedēļu transportlīdzekļa vadīšanas laikposmu – 90 stundas?]

12. panta otrā un trešā daļa

Iespēja transportlīdzekļu vadītājiem ārkārtas apstākļos pārsniegt ikdienas un/vai iknedēļas transportlīdzekļa vadīšanas laiku, lai nokļūtu savā dzīvesvietā vai darba devēja darbības centrā, lai izmantotu iknedēļas atpūtu vai regulāro iknedēļas atpūtas laikposmu, neļauj transportlīdzekļu vadītājiem atkāpties no Regulas (EK) Nr. 561/2006 6. panta 3. punktā noteiktā maksimālā transportlīdzekļa vadīšanas laika ierobežojuma, kas ir 90 stundas divās nedēļās.

Regulas 12. panta jaunajā otrajā daļā ir skaidri uzskaitīti noteikumi, no kuriem transportlīdzekļa vadītājs drīkst atkāpties. Tie ir 6. panta 1. un 2. punkts, kas attiecas uz maksimālo ikdienas un iknedēļas transportlīdzekļa vadīšanas laiku, un 8. panta 2. punkts par transportlīdzekļa vadītāja pienākumu izmantot jaunu ikdienas atpūtas laikposmu katrā 24 stundu laikposmā pēc iepriekšējā ikdienas vai iknedēļas atpūtas laikposma beigām. Transportlīdzekļa vadītājam jebkurā gadījumā

ir jāievēro maksimālais 90 stundu transportlīdzekļa vadīšanas laika ierobežojums divu nedēļu laikā.

Piemēram, transportlīdzekļa vadītājs, kurš konkrētajā nedēļā (1. nedēļā) ir vadījis transportlīdzekli 56 stundas, pēc 30 minūšu pārtraukuma var vadīt divas papildu stundas, lai nokļūtu mājās un izmantotu regulāro iknedēļas atpūtu. Nākamajā nedēļā (2. nedēļā) transportlīdzekļa vadītājam būs jānodrošina, ka viņš nevada transportlīdzekli vairāk kā 32 stundas. Šis divu stundu pagarinājums būs jākompensē ar līdzvērtīgu atpūtas laiku, kas izmantots vienā reizē, līdz trešās nedēļas beigām, kura seko 1. nedēļai.

VI. Pārvadājumi ar vairākiem transportlīdzekļa vadītājiem

[11. Vai transportlīdzekļa vadītājam, kas transportlīdzekli vada pārmaiņus ar citiem transportlīdzekļa vadītājiem, ir pienākums izmantot 45 minūšu pārtraukumu kustībā esošā transportlīdzeklī? Vai pārtraukums var būt ilgāks par 45 minūtēm?]

7. pants

Transportlīdzekļa vadītājam, kurš iesaistīts pārvadājumā ar vairākiem transportlīdzekļa vadītājiem, nav obligāti jāņem 45 minūšu pārtraukums kustībā esošā transportlīdzeklī, sēžot blakus vadītājam, kurš faktiski vada transportlīdzekli. Transportlīdzekļa vadītājs var izvēlēties, vai viņš vēlas izmantot pārtraukumu kustībā esošā transportlīdzeklī vai ārpus tā.

Pārtraukums noteikti var būt ilgāks par 45 minūtēm, ja to izmanto ārpus transportlīdzekļa. Pārtraukumam, ko ņem kustībā esošā transportlīdzeklī, jābūt 45 minūtes ilgam pārtraukumam, ko ņem vienā reizē, kā noteikts Regulas (EK) Nr. 561/2006 7. panta jaunajā (trešajā) daļā. Atlikušais laiks, kas pavadīts transportlīdzeklī blakus transportlīdzekļa vadītājam, kurš faktiski vada transportlīdzekli, jāreģistrē kā darbgatavības laikposms, kā noteikts Direktīvas 2002/15/EK 3. panta b) punkta trešajā daļā.

VII. Robežu šķērsošana

[12. Kad sāk piemērot pienākumu manuāli reģistrēt robežas šķērsošanu?]

Regulas (EK) Nr. 165/2014 34. panta 6. punkta f) apakšpunkts un 34. panta 7. punkts

Regulas (ES) 165/2014 34. panta 6. punkta f) apakšpunktā un 7. punktā paredzēts, ka transportlīdzekļa vadītāji manuāli reģistrē tās valsts simbolu, kurā viņi iebrauc pēc dalībvalsts robežas šķērsošanas. Šo pienākumu piemēro no 2020. gada 20. augusta attiecībā uz transportlīdzekļiem, kas aprīkoti ar analogo tahogrāfu, un no 2022. gada 2. februāra attiecībā uz transportlīdzekļiem, kas aprīkoti ar digitālo tahogrāfu.

Transportlīdzekļa vadītājam jāapstājas tuvākajā iespējamajā apstāšanās vietā pie robežas vai pēc tās. Ja dalībvalsts robežu šķērso ar prāmi vai vilcienā, transportlīdzekļa vadītājs ievada valsts simbolu ostā vai pienākšanas stacijā.

Tāpat ir svarīgi ņemt vērā, ka kopš 2020. gada 20. augusta ar analogo tahogrāfu aprīkotu transportlīdzekļu vadītājiem ir jāreģistrē to valstu simboli, kurās ikdienas darba laikposms ir sācies un beidzies, kā tas jau ir ar digitālo tahogrāfu aprīkotu transportlīdzekļu gadījumā.