

ATSAKOMYBĖS RIBOJIMO PAREIŠKIMAS. Šis klausimų ir atsakymų rinkinys yra parengtas Komisijos tarnybų ir Europos Komisijos jis neįpareigoja. Autoritetingai aiškinti Sąjungos teisę yra kompetentingas tik Europos Sąjungos Teisingumo Teismas.

I. Vairuotojo grįžimas

1. Kaip turi būti suprantami ir taikomi terminai „gyvenamoji vieta“, „veiklos centras“ ir „kur vairuotojas paprastai būna“? Kas nutinka, kai bendrovė yra įsisteigusi daugelyje valstybių narių ar už ES ribų?

8 straipsnio 8a dalis

Pagal Reglamento (ES) Nr. 165/2014 26 straipsnio 2 dalį ir Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 8 straipsnio 2 dalį „gyvenamoji vieta“ turėtų būti suprantama kaip vieta, kurioje asmuo dėl asmeninių ir profesinių ryšių kiekvienais kalendoriniais metais paprastai gyvena ne trumpiau kaip 185 dienas. Tačiau tuo atveju, kai vairuotojo profesiniai ryšiai yra kitoje vietoje nei jo asmeniniai ryšiai, kai jis vykdo transporto veiklą kitoje valstybėje narėje ir kai dėl to jis gali pakaitomis gyventi skirtingose vietose, esančiose skirtingose valstybėse narėse, tokio vairuotojo gyvenamąją vietą turėtų būti laikoma jo asmeninių ryšių vieta, jei tas asmuo ten nuolat sugrįžta, pavyzdžiui, dėl šeiminių priežasčių.

Terminas „veiklos centras“ nėra apibrėžtas ES kelių transporto teisės aktuose. Pagal 8 straipsnio 8a dalį „veiklos centras“, kur vairuotojas turi galėti sugrįžti, yra įprastinė jo buvimo vieta, t. y. vieta, kurioje organizuojamas jo darbas, kurioje įprastai prasideda jo savaitinis poilsio laikas ir į kurią jis nuolat grįžta, esanti faktinės ir nuolatinės darbdavio buveinės valstybės narės teritorijoje, kaip apibrėžta Reglamento (ES) Nr. 1071/2009 3 straipsnio 1 dalies a punkte. Tokios faktinės ir nuolatinės kelių transporto vežėjo buveinės įsisteigimo sąlygos nustatytos Reglamento (ES) Nr. 1071/2009 5 straipsnyje. Jame, be kita ko, reikalaujama, kad įmonė turėtų patalpas, kuriose ji laiko svarbiausius įmonės dokumentus, visų pirma apskaitos, personalo valdymo dokumentus ar dokumentus, kuriuose yra duomenų apie vairuotojų vairavimo ir poilsio laiką.

Jeigu įmonė yra įsisteigusi kitoje valstybėje narėje pagal Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 5 straipsnį, vairuotojas turėtų grįžti į veiklos centrą, kuriame jis paprastai būna. Jeigu įmonė yra įsisteigusi už ES ribų, veiklos centras gali būti trečiojoje šalyje, kuri šio reglamento taikymo tikslais, taikant 2 straipsnio 2 dalies b punktą, gali būti tik Šveicarija arba ES nepriklausanti EEE susitarimo šalis.

2. Kiek laiko transporto įmonė turėtų saugoti įrašus, patvirtinančius, kad ji organizavo vairuotojo darbą taip, kad jis galėtų grįžti į gyvenamąją vietą arba įmonės veiklos centrą?

8 straipsnio 8a dalis

Pagal Reglamento (ES) Nr. 165/2014 33 straipsnio 2 dalį įmonė turi saugoti tachografo įrašus ne trumpiau kaip vienus metus po jų panaudojimo. Darbo laiko įrašai turi būti saugomi ne trumpiau kaip dvejus metus, kaip reikalaujama Direktyvos 2002/15/EB 9 straipsnio b punktu. Šiuose įrašuose turėtų būti pateikti dokumentai apie vairuotojo grįžimo organizavimą, nes ne vėliau kaip nuo 2022 m. vasario 2 d. įmonės patalpose bus tikrinama, kaip laikomasi šio įpareigojimo, pagal Direktyvos 2006/22/ES su pakeitimais, padarytais Direktyva 2020/1057, I priedo B dalį.

3. Ar vairuotojo grįžimo namo reikalavimas taikomas kitoje valstybėje narėje išnuomotų transporto priemonių ir keleivinio transporto priemonių vairuotojams?

8 straipsnio 8a dalis

Reglamentas (EB) Nr. 561/2006, visų pirma jo 8 straipsnio 8a dalis, pagal kurią reglamentuojami įdarbintų vairuotojų ir darbdavių santykiai, susiję su vairuotojo grįžimo namo organizavimu, taikomas krovinių arba keleivių vežimui keliais, neatsižvelgiant į tai, ar darbdavys nuomoja transporto priemones, ar jos jam priklauso, arba į tai, ar tos transporto priemonės skirtos keleiviams, ar kroviniams vežti.

4. Ką reiškia „ilgiau nei 45 valandas trunkantis [poilsio laikotarpis], kuriuo pasinaudojama kaip kompensacija“, kuriuo vairuotojas turi pasinaudoti po to, kai dvi savaites iš eilės pasinaudoja dviem sutrumpintais kassavaitinio poilsio laikotarpiais, kaip nustatyta 8 straipsnio 8a dalies antroje pastraipoje? Kada turėtų prasidėti kompensuojamas poilsis?

8 straipsnio 8a dalis

Po dviejų sutrumpintų kassavaitinio poilsio laikotarpių, kuriais pagal 8 straipsnio 6 dalį pasinaudojama dvi savaites iš eilės už įsisteigimo valstybės narės ribų, vairuotojas turi turėti galimybę grįžti, kad galėtų pasinaudoti ne trumpesniu nei 45 valandų kassavaitinio poilsio laikotarpiu. Pagal 8 straipsnio 6b dalį prieš pasinaudojant šiuo kassavaitinio poilsio laikotarpiu pasinaudojama poilsio laikotarpiu, kuris suteiktas kaip kompensacija už tuos du sutrumpintus kassavaitinio poilsio laikotarpius, kuriais pasinaudota per dvi ankstesnes savaites. Pavyzdžiui, vairuotojas gali pasinaudoti šiais poilsio laikotarpiais:

1 savaitė – 24 valandos

2 savaitė – 25 valandos

3 savaitė – 21 + 20 + 45 valandos, kai 21 valanda yra kompensacija už 1 savaitę, o 20 valandų – už 2 savaitę.

Normalus kassavaitinio poilsio laikotarpis, kuriuo naudojamas 3 savaitę, turi prasidėti ne vėliau kaip po šešių 24 valandų laiko tarpų nuo ankstesnio kassavaitinio poilsio laikotarpio pabaigos (6x24 val.), kaip reikalaujama 8 straipsnio 6 punkte. Tai reiškia, kad kompensacija už du ankstesnius sutrumpintus kassavaitinio poilsio laikotarpius turi būti pasinaudota iki to 6x24 val. laikotarpio pabaigos, kai prasideda normalus kassavaitinio poilsio laikotarpis.

II. Draudimas naudotis normaliu kassavaitinio poilsio laikotarpiu transporto priemonės kabinoje

5. Ar savarankiškai dirbančiam vairuotojui leidžiama naudotis normaliu kassavaitinio poilsio laikotarpiu transporto priemonėje?

8 straipsnio 8 dalis

Apskritai Reglamentas (EB) Nr. 561/2006 taikomas visiems vairuotojams – tiek dirbantiems pagal darbo sutartį, tiek dirbantiems savarankiškai, kurie dalyvauja transporto operacijose, vykdomose transporto priemonėmis, patenkančiomis į šio reglamento taikymo sritį. Tai apima draudimą naudotis normaliu kassavaitinio poilsio laikotarpiu transporto priemonės kabinoje. Tai grindžiama siekiu išvengti vairuotojo nuovargio (dirbančio pagal darbo sutartį ar savarankiškai) ir pašalinti riziką kelių eismo saugumui.

Tiesa, kad kai kurios Reglamento (EB) Nr. 561/2006 nuostatos nėra taikomos savarankiškai dirbantiems vairuotojams, pvz., 8 straipsnio 8a dalis, kuria reglamentuojami pagal darbo sutartį dirbančių vairuotojų ir darbdavių santykiai, kiek tai susiję su vairuotojo grįžimo namo organizavimu (žr. Q4). Tačiau taip nėra draudimo naudotis normaliu kassavaitinio poilsio laikotarpiu transporto priemonės kabinoje atveju. Tokiu atveju visas apgyvendinimo ne transporto priemonėje išlaidas turėtų padengti savarankiškai dirbantis vairuotojas.

III. Sutrumpintas kasdienio ir kassavaitinio poilsio laikotarpis

- 6. Vairuotojas pasinaudoja dviem iš eilės einančiais sutrumpintais kassavaitinio poilsio laikotarpiais (2x24 valandos) už įsisteigimo valstybės narės ribų. Kai vairuotojas grįžta namo, jis pasinaudoja kompensacija (2x21 valanda) ir normaliu kassavaitinio poilsio laikotarpiu (45 valandos). Ar vairuotojas, grįžęs namo, turi pasinaudoti kasdienio poilsio laikotarpiu (9 arba 11 valandų) pagal 8 straipsnio 2 dalį prieš pradėdamas kompensuojamą poilsio laikotarpį ir normalų poilsio laikotarpį?**

8 straipsnio 6 dalis

8 straipsnio 6 ir 6b dalimis siekiama suteikti vairuotojui, dalyvaujančiam tolimųjų pervežimų operacijose, galimybę grįžti namo ir pasinaudoti ilgu poilsio laikotarpiu, kurį sudaro normalus bent 45 valandų kassavaitinio poilsio laikotarpis ir kompensacija už du sutrumpintus kassavaitinio poilsio laikotarpius, kuriais galėjo būti pasinaudota per ankstesnes dvi savaites.

Tačiau šiomis nuostatomis nepažeidžiama 8 straipsnio 2 dalis, pagal kurią kasdienio poilsio laikotarpis, kuriuo vairuotojas turi pasinaudoti per kiekvieną 24 valandų laikotarpį po prieš tai pasinaudoto kasdienio ar kassavaitinio poilsio laikotarpio pabaigos, gali būti pratęsimas, kad sudarytų normalų arba sutrumpintą kassavaitinio poilsio laikotarpį pagal 8 straipsnio 3 dalį.

Tai reiškia, kad net jeigu 8 straipsnio 3 dalyje nėra aiškiai nurodyta ši galimybė, tai taip pat taikoma tuo atveju, kai normaliu kassavaitinio poilsio laikotarpiu pasinaudojama kartu su kompensacijomis už ankstesnius sutrumpintus kassavaitinio poilsio laikotarpius.

- 7. Ar vairuotojas gali pasinaudoti daugiau nei dviem sutrumpintais kassavaitinio poilsio laikotarpiais per 8 straipsnio 6 dalies trečioje pastraipoje nustatytą keturių savaikių atskaitos laikotarpį? Ar už visus sutrumpintus kassavaitinio poilsio laikotarpius turi būti kompensuojama?**

8 straipsnio 6 dalis

8 straipsnio 6 dalyje nurodyta, kad:

„Per bet kurias dvi paeiliui einančias savaites vairuotojas turi pasinaudoti bent: a) dviem normaliais kassavaitinio poilsio laikotarpiais arba b) vienu normaliu kassavaitinio poilsio laikotarpiu ir vienu sutrumpintu kassavaitinio poilsio laikotarpiu, kuris trunka bent 24 valandas“, ir kad:

„Nukrypstant nuo pirmos pastraipos, tarptautinį krovinių vežimą vykdomas vairuotojas gali už įsisteigimo valstybės narės ribų pasinaudoti dviem iš eilės einančiais sutrumpintais kassavaitinio poilsio laikotarpiais su sąlyga, kad vairuotojas per bet kurias keturias iš eilės einančias savaites pasinaudoja bent keturiais kassavaitiniais poilsio laikotarpiais, iš kurių bent du yra normalūs kassavaitinio poilsio laikotarpiai.“

Terminas „bent“ reiškia, kad vairuotojas gali pasinaudoti daugiau kassavaitinio poilsio laikotarpių, nei reikalaujama per dvių ar keturių savaitių atskaitos laikotarpį.

8 straipsnio 6 dalimi leidžiama tam tikromis sąlygomis pasinaudoti dviem sutrumpintais kassavaitinio poilsio laikotarpiais per dvi paeiliui einančias savaites. Tačiau niekas netrukdo vairuotojui pasinaudoti kitais 24 valandų ar ilgesniais poilsio laikotarpiais per šias dvi paeiliui einančias savaites.

Kai per keturių savaitių atskaitos laikotarpį vairuotojas pasinaudoja daugiau nei dviem sutrumpintais kassavaitinio poilsio laikotarpiais, už papildomus sutrumpintus kassavaitinio poilsio laikotarpius neturi būti kompensuojama. Kita vertus, jie neturi įtakos įpareigojimui kompensuoti už tuos du sutrumpintus kassavaitinio poilsio laikotarpius, kaip reikalaujama 8 straipsnio 6b dalyje. Daugiau nei dvių sutrumpintų kassavaitinio poilsio laikotarpių atveju sutrumpintas kassavaitinio poilsio laikotarpis, kuriuo pasinaudota arčiausiai 8 straipsnio 6 dalyje nurodytos šešių 24 valandų laiko tarpų nuo ankstesnio kassavaitinio poilsio laikotarpio pabaigos, turėtų būti laikomas sutrumpintu kassavaitinio poilsio laikotarpiu, už kurį turėtų būti kompensuojama.

Pavyzdžiui, per keturių iš eilės einančių savaitių laikotarpį vairuotojas gali pasinaudoti minimaliais reikalaujamais kassavaitinio poilsio laikotarpiais kartu su papildomais poilsio laikotarpiais toliau nurodyta seka:

- 1 savaitė – 45 valandos (pvz., šeštadienį–pirmadienį);
- 2 savaitė – 24 valandos (ne vėliau kaip sekmadienį–pirmadienį);
- 3 savaitė – 24 valandos (pvz., trečiadienį–ketvirtadienį) ir 27 valandos (ne vėliau kaip sekmadienį–pirmadienį);
- 4 savaitė – 21+18 (penktadienį–sekmadienį) + 45 valandos (ne vėliau kaip sekmadienį–antradienį) (21 ir 18 valandų poilsio laikotarpiai yra kompensacijos už du sutrumpintus kassavaitinio poilsio laikotarpius, kuriais pasinaudota 2 ir 3 savaitę (sekmadienį – pirmadienį) pagal 8 straipsnio 6b dalį, o už papildomą poilsio laikotarpį, kuriuo pasinaudota 3 savaitę (trečiadienį–ketvirtadienį), neturi būti kompensuojama).

8. Ar vairuotojas gali kasdienio poilsio laikotarpį ir sutrumpintą kassavaitinio poilsio laikotarpį praleisti transporto priemonėje?

8 straipsnis

Pagal 8 straipsnio 8 dalį normaliais kassavaitinio poilsio laikotarpiais ir bet koku ilgiau nei 45 valandas trunkančiu kassavaitinio poilsio laikotarpiu, kuriuo kompensuojami ankstesni kassavaitinio poilsio laikotarpiai, negali būti naudojamosi transporto priemonėje. Tai reiškia, kad vairuotojas, priešingai, gali

nuspręsti savo kasdienio poilsio laikotarpį ir sutrumpintą kassavaitinio poilsio laikotarpį praleisti transporto priemonėje.

Reglamento (EB) Nr. 561/2006 4 straipsnio f punkte poilsis apibrėžiamas kaip nepertraukiamas laiko tarpas, per kurį vairuotojas gali laisvai disponuoti savo laiku. Iš šios apibrėžties aišku, kad kasdienio poilsio laikotarpiu ar sutrumpintu kassavaitinio poilsio laikotarpiu galima pasinaudoti transporto priemonėje tik tuo atveju, kai transporto priemonė stovi vietoje, nes tai yra vienintelė aplinkybė, kai vairuotojas gali laisvai disponuoti savo laiku.

Be to, 8 straipsnio 8 dalyje reikalaujama, kad normalus kassavaitinio poilsio laikotarpis ir bet koks ilgiau nei 45 valandas trunkantis kassavaitinio poilsio laikotarpis būtų praleidžiami lyčių požiūriu tinkamame būste, kuriame yra tinkamos miegamosios bei sanitarinės patalpos. Kaip paaiškinta Reglamento (ES) 2020/1054 13 konstatuojamojoje dalyje, tai būtina siekiant užtikrinti, kad „kad vairuotojai turėtų tinkamas poilsio sąlygas“. Tas pats principas taikomas kasdienio poilsio laikotarpiams ir sutrumpintiems kassavaitinio poilsio laikotarpiams, kuriais galima pasinaudoti transporto priemonėje, tik jeigu joje yra įrengtos tinkamos miegojimo vietos. Tai atitinka bendruosius tikslus užtikrinti tinkamas vairuotojų darbo sąlygas ir padidinti kelių eismo saugumą.

IV. Išimtinė ilgesnė vairavimo trukmė

- 9. Pagal 12 straipsnio antrą ir trečią pastraipas vairuotojas gali nukrypti nuo 6 straipsnio 1–2 dalių ir 8 straipsnio 2 dalies viršydamas kasdienę ir kassavaitinę vairavimo trukmę. Ar vairuotojas gali pasinaudoti 8 straipsnio 2 dalyje nustatyta nukrypti leidžiančia nuostata, neturėdamas viršyti kasdienės ir kassavaitinės vairavimo trukmės, jeigu vairuotojo visa sudėta kasdienė vairavimo trukmė yra trumpesnė nei didžiausia leistina trukmė? Jeigu dėl naudojimosi nukrypti leidžiančia nuostata vairuotojas pradeda savo kassavaitinį poilsį vėliau kaip po šešių 24 valandų laiko tarpų nuo ankstesnio kassavaitinio poilsio laikotarpio pabaigos, ar tai yra reglamento pažeidimas?**

12 straipsnis

Nukrypti leidžiančios nuostatos tikslas – suteikti vairuotojui galimybę išskirtinėmis aplinkybėmis praleisti savo kassavaitinio poilsio laikotarpį namuose (t. y. vairuotojo gyvenamojoje vietoje arba darbdavio veiklos centre), o ne vietoje, kuri yra ne daugiau kaip už dviejų valandų kelio nuo jo namų. Ji leidžia nukrypti nuo vairavimo trukmės apribojimų (6 straipsnio 1 ir 2 dalys) ir nuo įpareigojimo pasinaudoti kasdienio poilsio laikotarpiu per 24 valandas po prieš tai pasinaudoto poilsio laikotarpio pabaigos (8 straipsnio 2 dalis). Kai kuriais atvejais vairuotojas turės nukrypti tiek nuo 6 straipsnio 1 ir 2 dalių, tiek nuo 8 straipsnio 2 dalies, bet nebūtinai. Kitais atvejais, kai, pavyzdžiui, vairuotojas gali vairuoti viena ar dviem valandomis ilgiau neviršydamas 6 straipsnio 1 dalyje nustatytos maksimalios 9 ar 10 valandų kasdienės vairavimo trukmės ir 6 straipsnio 2 dalyje nustatytos maksimalios 56 valandų kassavaitinės vairavimo trukmės, nukrypti leidžiama tik nuo 8 straipsnio 2 dalies.

Tačiau pagal 12 straipsnį vairuotojui neleidžiama nukrypti nuo pareigos pradėti kassavaitinio poilsio laikotarpį ne vėliau kaip po šešių 24 valandų laiko tarpų nuo ankstesnio kassavaitinio poilsio laikotarpio

pabaigos, kaip nustatyta 8 straipsnio 6 dalies antroje pastraipoje. Todėl šia nukrypti leidžiančia nuostata turi būti naudojamasi apdairiai.

Pavyzdžiui, jeigu vairuotojas užbaigė savo ankstesnį kassavaitinio poilsio laikotarpį pirmadienį 8 val., jis turi pradėti kitą kassavaitinio poilsio laikotarpį sekmadienį 8 val. Jeigu šeštadienį (šeštą 24 valandų darbo laikotarpį) vairuotojas pradėtų vairuoti 8 val. ir vairuotų 12 valandų (10 leistinų valandų ir ne daugiau kaip dvi valandas pagal nukrypti leidžiančią nuostatą), darydamas visas būtinas pertraukas (šiuo atveju iš viso dvi valandas), jis galėtų pasiekti namus šeštadienį maždaug 22 val. Taip vairuotojas galėtų pradėti savo kassavaitinį poilsį per 8 straipsnio 6 dalyje nustatytą laikotarpį.

10. Kaip turėtų būti suprantama 12 straipsnio antroje ir trečioje pastraipose nustatyta nuostata, leidžianti nukrypti nuo 8 straipsnio 2 dalies? Ar įmanoma sutrumpinti kasdienio poilsio laikotarpį nustatytam laikotarpiui (viena ar dviem valandomis), už kurį būtų kompensuojama iki trečios savaitės, einančios po atitinkamos savaitės, pabaigos?

8 straipsnio 2 dalis ir 12 straipsnis

8 straipsnio 2 dalyje reikalaujama, kad vairuotojas pasinaudotų kasdienio poilsio laikotarpiu (ne mažiau kaip 9 valandų sutrumpinto poilsio ir ne mažiau kaip 11 valandų normalaus poilsio) per 24 valandas nuo ankstesnio kasdienio ar kassavaitinio poilsio laikotarpio pabaigos.

Pagal 12 straipsnyje nustatytą nukrypti leidžiančią nuostatą neleidžiama sutrumpinti kasdienio poilsio laikotarpio trukmės. Tačiau dėl to gali susidaryti situacija, kai dėl pailgintos vairavimo trukmės (1–2 valandomis), kad vairuotojas galėtų pasiekti namus dėl išskirtinių aplinkybių, vairuotojas negalės užbaigti kasdienio poilsio laikotarpio per 24 valandas po prieš tai pasinaudoto kasdienio ar kassavaitinio poilsio laikotarpio pabaigos, kaip reikalaujama 8 straipsnio 2 dalyje. Tokiu atveju, nukrypstant nuo 8 straipsnio 2 dalies, kasdienio poilsio laikotarpis būtų ir turi būti baigtas jo nesutrumpinant, praėjus 24 valandų laiko tarpui, skaičiuojant nuo ankstesnio kasdienio poilsio laikotarpio pabaigos. Toks kasdienio poilsio laikotarpis gali būti pratęsiamas, kad sudarytų kassavaitinio poilsio laikotarpį, kaip leidžiama pagal 8 straipsnio 3 dalį, jeigu tas kassavaitinio poilsio laikotarpis prasideda ne vėliau kaip po šešių 24 valandų laiko tarpų, kaip reikalaujama 8 straipsnio 6 dalyje.

11. Kaip turėtų būti kompensuojama už papildomas vairavimo laiko valandas dėl išskirtinių aplinkybių (pvz., ar viena papildoma vairavimo valanda turėtų būti kompensuojama viena papildoma valanda poilsio)? Ar taip pat turi būti kompensuojama už 30 minučių trukmės pertrauką, ar tik už papildomą vairavimo laiką?

12 straipsnio antra, trečia ir penkta pastraipos

Kaip nurodyta šio reglamento 12 straipsnio penktoje pastraipoje, bet kuris pagal šią nukrypti leidžiančią nuostatą pratęstas vairavimo laikotarpis turi būti kompensuojamas lygiavėrdžiu poilsio laikotarpiu, kuriuo visu turi būti pasinaudota kartu su bet kuriuo poilsio laikotarpiu per tris savaites po pasinaudojimo nukrypti leidžiančia nuostata.

Turi būti kompensuojamas tik papildomas vairavimo laikas, bet ne pertraukos.

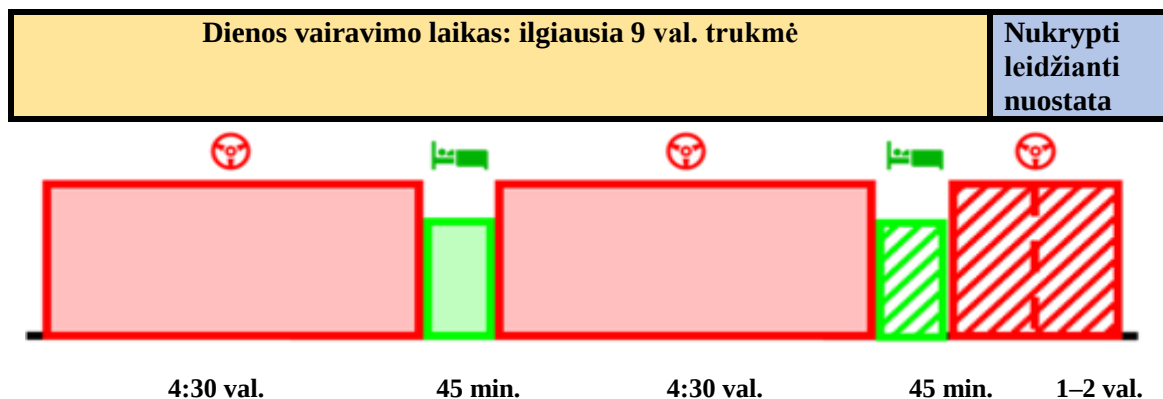
Pavyzdžiui, jeigu vairuotojas vairavo 1,5 valandos ilgiau nei leidžiama kasdienio vairavimo trukmė, jam turėtų būti kompensuojama už šį pailgintą vairavimo laiką, pridėdant 1,5 valandos poilsio laiko prie vieno iš jo kassavaitinio arba kasdienio poilsio laikotarpių, kuriuo pasinaudojama iki trečios savaitės, einančios po atitinkamos savaitės, pabaigos.

12. Jeigu vairuotojas pasinaudoja nukrypti leidžiančia nuostata pagal 12 straipsnį, ar po 4,5 valandos vairavimo jis turėtų padaryti 30 ar 45 minučių pertrauką prieš papildomą vairavimą?

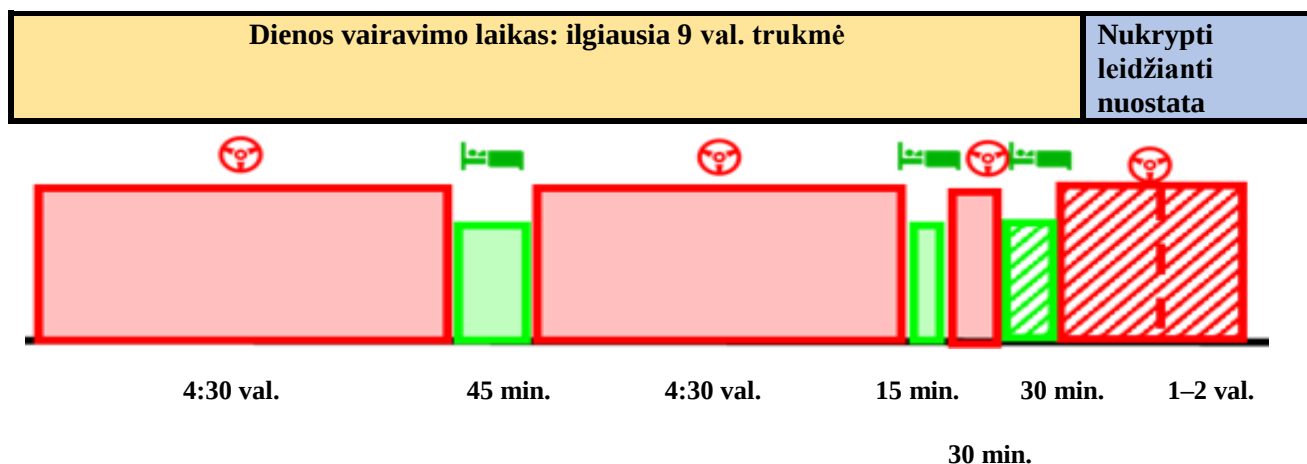
12 straipsnis

7 straipsnio pirmoje pastraipoje reikalaujama, kad po 4,5 valandos vairavimo laikotarpio vairuotojas padarytų bent 45 minučių pertrauką. Pagal 12 straipsnio 2–5 pastraipas neleidžiama nukrypti nuo šio reikalavimo. Taigi po 4,5 valandos vairavimo ir prieš kitą vairavimo laikotarpį vairuotojas turi padaryti 45 minučių pertrauką. Jei vairuotojas padarė 45 minučių pertrauką (arba 30 minučių pertrauką po anksčiau padarytos 15 minučių pertraukos) ir po to turi toliau vairuoti dar vieną ar dvi valandas, vairuotojas neprivalo daryti papildomos 30 minučių pertraukos prieš vėl pradėdamas papildomą vairavimą. Tais atvejais, kai vairuotojui leidžiama vairuoti 10 valandų per dieną, ir jeigu jis jau yra pasiekęs leistiną kasdienio vairavimo trukmę ir turi toliau vairuoti nuo vienos iki dviejų valandų, kad pasiektų namus kassavaitinio poilsio, prieš papildomą vairavimą jis privalo padaryti papildomą 30 minučių pertrauką. Kita vertus, kai vairuotojas viršija kasdienio vairavimo laiką mažiau nei viena valanda, jis neprivalo daryti papildomos 30 minučių pertraukos.

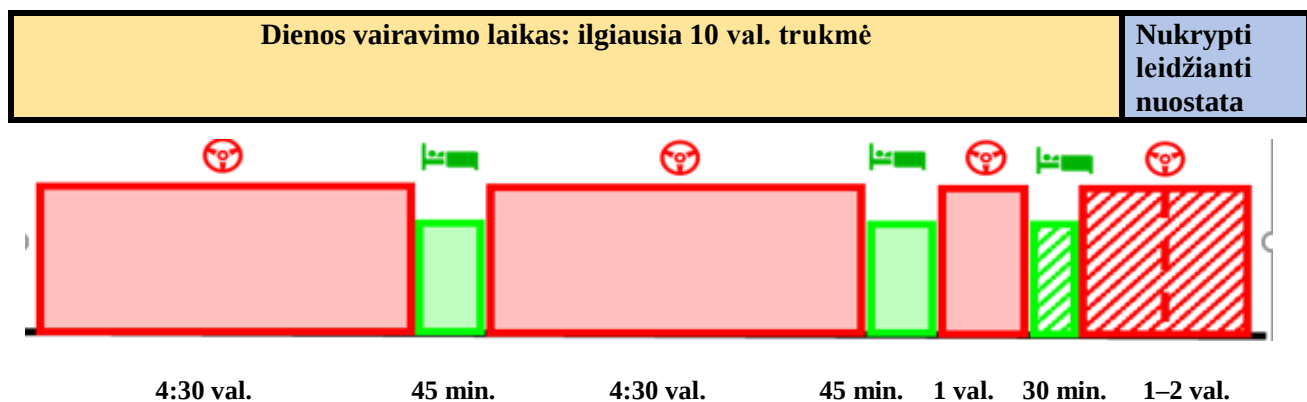
1 pavyzdys. Vairuotojas vairavo 4,5 valandos ir tada padarė 45 minučių pertrauką; po to jis vairavo dar 4,5 valandos ir padarė dar vieną 45 minučių pertrauką. Jis pasiekė 9 valandų kasdienio vairavimo normą, bet jis vis dar turi toliau vairuoti nuo vienos iki dviejų valandų, kad pasiektų namus. Tokiu atveju jis gali pradėti toliau vairuoti po 45 minučių pertraukos, padarytos po antro 4,5 valandos trukmės vairavimo laikotarpio.



2 pavyzdys. Vairuotojas vairavo 4,5 valandos ir tada padarė 45 minučių pertrauką; tada jis vairavo dar 4 valandas ir padarė 15 minučių pertrauką, po to toliau vairavo dar 30 minučių, paskui sustojo ir padarė 30 minučių pertrauką. Tai atitinka 7 straipsnį, pagal kurį leidžiama ne trumpesnę kaip 45 minučių pertrauką padalyti į dvi dalis, t. y. padaryti bent 15 minučių pertrauką, po kurios sektų bent 30 minučių pertrauka. Jei po šios 30 minučių pertraukos vairuotojas turi toliau vairuoti nuo vienos iki dviejų papildomų valandų, kad pasiektų namus, jis neprivalo daryti papildomos 30 minučių pertraukos.



3 pavyzdys. Vairuotojas vairavo 4,5 valandos ir tada padarė 45 minučių pertrauką; po to jis vairavo dar 4,5 valandos ir padarė dar vieną 45 minučių pertrauką. Jeigu jo ilgiausia kasdienio vairavimo trukmė yra 10 valandų, jis vis tiek gali vairuoti vieną papildomą valandą. Jeigu po šios vairavimo valandos jis turi papildomai vairuoti nuo vienos iki dviejų valandų, kad pasiektų namus, jis turi padaryti dar vieną 30 minučių pertrauką prieš pradėdamas papildomą vairavimą.



Visais pirmiau pateiktuose pavyzdžiuose nurodytais atvejais vairuotojas gali padalyti savo privalomą pertrauką į dvi dalis, t. y. į ne trumpesnę kaip 15 minučių pertrauką ir po jos einančią ne trumpesnę kaip 30 minučių pertrauką, paskirstytas per 4,5 valandų vairavimo laikotarpį, kaip leidžiama 7 straipsnio antroje pastraipoje. Tai neturi įtakos pareigai (arba ne) padaryti papildomą 30 minučių pertrauką prieš pailgintą 1–2 valandų vairavimo namo laikotarpį.

V. Darbas su porininkais

13. Kaip turėtų būti registruojama antro su porininkais dirbančio vairuotojo 45 minučių pertrauka važiuojančioje transporto priemonėje, atsižvelgiant į tai, kad skaitmeninis tachografas automatiškai registruoja darbuotojo buvimą darbe? Per kurį intervalą vairuotojas gali padaryti 45 minučių pertrauką, t. y. buvimo darbe laikotarpio pradžioje, pabaigoje ar per bet kurį buvimo darbe intervalą?

7 straipsnis

7 straipsnio pirmoje pastraipoje reikalaujama, kad vairuotojai padarytų pertrauką ne vėliau kaip po 4,5 valandos vairavimo laikotarpio. Todėl ši pertrauka turi būti daroma iš karto po vairavimo laikotarpio.

Vairuotojas, vairuojantis komandoje (darbas su porininkais) gali padaryti 45 minučių pertrauką važiuojančioje transporto priemonėje, jeigu jis nepadeda vairuotojui, kuris iš tikrųjų vairuoja transporto priemonę.

Kadangi naudojant dabartines tachografų versijas negalima registruoti pertraukų važiuojančioje transporto priemonėje, vykdymo užtikrinimo pareigūnai paprastai laiko, kad ištisinis 45 minučių vairuotojo buvimo darbe laikotarpis, kai dirbama su porininkais, yra pertrauka.

14. Ar galima padalyti pertrauką, kai dirbama su porininkais?

7 straipsnis

Galimybė padalyti ne trumpesnę kaip 45 minučių pertrauką į dvi dalis, t. y. į ne trumpesnę kaip 15 minučių pertrauką ir po jos einančią ne trumpesnę kaip 30 minučių pertrauką, suteikiama ne tik po vieną dirbantiems vairuotojams. Todėl iš esmės komandoje vairuojantys vairuotojai (darbas su porininkais) taip pat gali padalyti savo pertraukas.

Tačiau būtų nepraktiška padalyti pertrauką dirbant su porininkais, nes tai reikštų, kad arba antrasis vairuotojas vairuotų tik 15 minučių, kol pirmasis darytų pertrauką, o tada leistų vairuoti pirmajam, arba pirmasis vairuotojas darytų 15 minučių pertrauką per visą 4,5 valandos kito vairuotojo vairavimo laikotarpį.

VI. Tachografai

15. Kaip vykdymo užtikrinimo pareigūnai gali užtikrinti, kad būtų registruojama pakrovimo ir iškrovimo veikla, jeigu vairuotojams netaikoma teisinė prievolė daryti šiuos įrašus?

Reglamento (ES) Nr. 165/2014 8 straipsnio 1 dalis

Į antrąją išmaniojo tachografo versiją turi būti įtraukta nauja funkcija automatiškai registruoti transporto priemonės buvimo vietą jos pakrovimo ir iškrovimo metu. Buvimo vietos registravimą turi pradėti vairuotojas, kuris turi nurodyti pakrovimo ar iškrovimo operaciją arba pakrovimo ir iškrovimo vienu metu operaciją, kad būtų įrašyta buvimo vieta. Ši operacija turi būti įvesta rankiniu būdu, naudojant tachografo meniu.

Reglamentu (ES) Nr. 165/2014 vairuotojai iš tikrųjų nėra aiškiai įpareigojami registruoti pakrovimo ir iškrovimo operacijas. Tačiau registravimo veikla yra svarbi vairuotojo darbo dalis, o visas įrašų rinkinys yra svarbus siekiant užtikrinti, kad kontrolė būtų ekonomiškai efektyvi ir nebūtų užkraunama pernelyg didelė našta. Todėl labai svarbu, kad vairuotojams būtų tinkamai nurodyta naudoti visas išmaniųjų tachografų funkcijas, kad būtų galima užtikrinti visą įrašų rinkinį ir išvengti ilgai trunkančių patikrų, visų pirma pakelėje.