

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.

I. Transportlīdzekļa vadītāja atgriešanās

1. Kā ir jāsaprot un jāpierāda termini “dzīvesvieta”, “darbības centrs” un “transportlīdzekļa vadītāja parastā bāzes vieta”? Kas notiek, ja uzņēmums veic uzņēmējdarbību daudzās dalībvalstīs vai ārpus ES?

8. panta 8.a punkts

Saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 165/2014 26. panta 2. punktu un Regulas (EK) Nr. 1071/2009 8. panta 2. punktu “dzīvesvieta” būtu jāsaprot kā vieta, kur persona parasti dzīvo, t. i., katrā kalendārajā gadā vismaz 185 dienas, personisku un profesionālu saistību dēļ. Tomēr transportlīdzekļa vadītāja gadījumā, ja viņa profesionālā darbība ir saistīta ar citu vietu, nevis ar to, ar kuru viņam ir personiskas saistības, un viņš veic pārvadājumus dažādās dalībvalstīs un tādēļ var dzīvot dažādās vietās, kas atrodas dažādās dalībvalstīs, par šāda transportlīdzekļa vadītāja dzīvesvietu būtu jāuzskata vieta, kurai viņu piesaista personiskās saites, ja minētā persona tur regulāri atgriežas, piemēram, ģimenes apstākļu dēļ.

Termins “darbības centrs” ES autoceļu pārvadājumu tiesību aktos nav definēts. Saskaņā ar 8. panta 8.a punktu “darbības centrs”, kur transportlīdzekļa vadītājs var atgriezties, ir viņa parastā bāzes vieta, t. i., vieta, kurā tiek organizēts viņa darbs, kurā parasti sākas viņa iknedēļas atpūtas laikposms un uz kuru viņš regulāri atgriežas, tās dalībvalsts teritorijā, kurā uzņēmējdarbību faktiski un stabili veic viņa darba devējs Regulas (EK) Nr. 1071/2009 3. panta 1. punkta a) apakšpunkta nozīmē. Šādas faktiskas un stabilas autopārvadātāju uzņēmējdarbības nosacījumi ir noteikti Regulas (EK) Nr. 1071/2009 5. pantā. Citstarp tajā prasīts, lai uzņēmumam būtu telpas, kurās tas glabā savus pamatdarbības dokumentus, jo īpaši grāmatvedības dokumentus, personāla vadības dokumentus vai dokumentus, kas satur datus par uzņēmuma transportlīdzekļu vadītāju transportlīdzekļa vadīšanas laiku un atpūtas laikposmiem.

Ja uzņēmums veic uzņēmējdarbību dažādās dalībvalstīs, ievērojot Regulas (EK) Nr. 1071/2009 5. pantā noteiktās prasības, transportlīdzekļa vadītājam būtu jāatgriežas tajā darbības centrā, kas ir viņa parastā bāzes vieta. Ja uzņēmums veic uzņēmējdarbību ārpus ES, darbības centrs var atrasties trešā valstī, kas minētās regulas nozīmē var būt tikai Šveice vai tāda EEZ līguma līgumslēdzēja puse, kas nav ES dalībvalsts, piemērojot 2. panta 2. punkta b) apakšpunktu.

2. Cik ilgi transporta uzņēmumam būtu jāglabā reģistrācijas ieraksti, kas apliecina, ka tas ir organizējis transportlīdzekļa vadītāja darbu tā, lai viņš varētu atgriezties vai nu savā dzīvesvietā, vai uzņēmuma darbības centrā?

8. panta 8.a punkts

Saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 165/2014 33. panta 2. punktu tahogrāfa reģistrācijas ieraksti uzņēmumam ir jāglabā vismaz vienu gadu pēc to izmantošanas. Darba laika reģistrācijas ieraksti ir jāglabā vismaz divus gadus, kā noteikts Direktīvas 2002/15/EK 9. panta b) punktā. Šajos reģistrācijas ierakstos būtu jāiekļauj dokumentācija par transportlīdzekļa vadītāja atgriešanās organizēšanu, jo attiecībā uz šo pienākumu,

vēlākais, no 2022. gada 2. februāra tiks veiktas pārbaudes uzņēmuma telpās saskaņā ar Direktīvas 2006/22/ES I pielikuma B daļu, kurā grozījumi izdarīti ar Direktīvu 2020/1057.

3. Vai pienākums atgriezt transportlīdzekļa vadītāju “mājās” attiecas uz transportlīdzekļiem, kurus nomā no citas dalībvalsts, un uz pasažieru pārvadājumu transportlīdzekļu vadītājiem?

8. panta 8.a punkts

Regula (EK) Nr. 561/2006, jo īpaši tās 8. panta 8.a punkts, ar ko regulē attiecības starp nodarbinātajiem transportlīdzekļu vadītājiem un darba devējiem saistībā ar organizēšanu, lai transportlīdzekļu vadītāji atgrieztos “mājās”, attiecas uz preču vai pasažieru autopārvadājumiem neatkarīgi no tā, vai transportlīdzekļi tiek nomāti, vai pieder darba devējam, un no tā, vai tie ir paredzēti pasažieru vai preču pārvadāšanai.

4. Ko nozīmē “[atpūtas laikposms], kas ir ilgāks nekā 45 stundas un ir kompensācija” un kas transportlīdzekļa vadītājam ir jāizmanto pēc tam, kad viņš divās secīgās nedēļās ir izmantojis divus saīsinātus iknedēļas atpūtas laikposmus saskaņā ar 8. panta 8.a punkta otro daļu? Kad būtu jā sākas kompensācijas atpūtai?

8. panta 8.a punkts

Pēc diviem saīsinātiem iknedēļas atpūtas laikposmiem, kas divās secīgās nedēļās ir izmantoti ārpus uzņēmējdarbības veikšanas dalībvalsts saskaņā ar 8. panta 6. punktu, transportlīdzekļa vadītājam ir jāspēj atgriezties, lai izmantotu regulāro iknedēļas atpūtu vismaz 45 stundas. Saskaņā ar 8. panta 6.b punktu pirms šā regulārā iknedēļas atpūtas laikposma ir jāizmanto atpūtas laikposms, kas ir kompensācija par diviem saīsinātajiem iknedēļas atpūtas laikposmiem iepriekšējās divās nedēļās. Piemēram, transportlīdzekļa vadītājs var izmantot šādus atpūtas laikposmus:

1. nedēļa: 24 stundas;
2. nedēļa: 25 stundas;
3. nedēļa: 21 + 20 + 45 stundas, kur 21 stunda ir kompensācija par 1. nedēļu un 20 stundas ir kompensācija par 2. nedēļu.

Regulārajai iknedēļas atpūtai, ko izmanto 3. nedēļā, ir jā sākas, vēlākais, beidzoties sešiem 24 stundu laikposmiem pēc iepriekšējā iknedēļas atpūtas laikposma beigām (6 x 24 h), kā paredzēts 8. panta 6. punktā. Tas nozīmē, ka minētā kompensācija par iepriekšējiem diviem saīsinātajiem iknedēļas atpūtas laikposmiem ir jāpabeidz līdz minētā 6 x 24 stundu laikposma beigām, kad sākas regulārā iknedēļas atpūta.

II. Aizliegums pavadīt regulāro iknedēļas atpūtas laikposmu transportlīdzekļa kabīnē

5. Vai pašnodarbinātam transportlīdzekļa vadītājam ir atļauts pavadīt savu regulāro iknedēļas atpūtas laikposmu transportlīdzeklī?

8. panta 8. punkts

Kopumā Regula (EK) Nr. 561/2006 attiecas uz visiem transportlīdzekļa vadītājiem neatkarīgi no tā, vai viņi ir algoti darbinieki vai pašnodarbinātie, kuri ir iesaistīti pārvadājumu darbībā ar transportlīdzekļiem, kas ir šīs regulas darbības jomā. Tas ietver aizliegumu pavadīt regulāro iknedēļas atpūtas laikposmu transportlīdzekļa kabīnē. To pamato mērķis novērst transportlīdzekļu vadītāju (algoto darbinieku vai pašnodarbināto) nogurumu un nepieļaut riskus satiksmes drošībai.

Tiesa, daži Regulas (EK) Nr. 561/2006 noteikumi netiek piemēroti pašnodarbinātajiem transportlīdzekļu vadītājiem, piemēram, 8. panta 8.a punkts, ar ko regulē attiecības starp nodarbinātajiem transportlīdzekļu vadītājiem un darba devējiem, organizējot transportlīdzekļu vadītāju atgriešanos "mājās" (sk. 4. jautājumu). Taču tas neattiecas uz aizliegumu pavadīt regulāro iknedēļas atpūtas laikposmu transportlīdzekļa kabīnē. Šajā gadījumā visas izmaksas par izmitināšanu ārpus transportlīdzekļa būtu jāsedz pašnodarbinātajam transportlīdzekļa vadītājam.

III. Saīsinātie iknedēļas un ikdienas atpūtas laikposmi

6. Transportlīdzekļa vadītājs izmanto divus secīgus saīsinātos iknedēļas atpūtas laikposmus (2 x 24 stundas) ārpus uzņēmējdarbības veikšanas dalībvalsts. Transportlīdzekļa vadītājam atgriežoties mājās, viņš izmanto kompensāciju (2 x 21 stundu) un regulāro iknedēļas atpūtas laikposmu (45 stundas). Vai transportlīdzekļa vadītājam pēc atgriešanās mājās ir jāizmanto ikdienas atpūtas laikposms (9 vai 11 stundas) saskaņā ar 8. panta 2. punktu, pirms viņš var sākt atpūtas laikposmu, kas ir kompensācija, un regulāro iknedēļas atpūtas laikposmu?

8. panta 6. punkts

Regulas 8. panta 6. un 6.b punkta mērķis ir ļaut transportlīdzekļa vadītājam, kurš ir iesaistīts starptautiskajos tālsatiksmes pārvadājumos, nokļūt mājās, lai izmantotu ilgāku atpūtas laikposmu, kas sastāv no regulārās iknedēļas atpūtas vismaz 45 stundas un no kompensācijas par diviem saīsinātajiem iknedēļas atpūtas laikposmiem, kas, iespējams, ir izmantoti divās iepriekšējās nedēļās.

Šie noteikumi tomēr neskar 8. panta 2. punktu, saskaņā ar kuru ikdienas atpūtas laikposmu, kas transportlīdzekļa vadītājam ir jāizmanto katrā 24 stundu laikposmā pēc iepriekšējā ikdienas vai iknedēļas atpūtas laikposma beigām, var pagarināt, lai tas sasniegtu regulāru iknedēļas atpūtas laikposmu vai saīsinātu iknedēļas atpūtas laikposmu saskaņā ar 8. panta 3. punktu.

Tas nozīmē, ka, lai gan 8. panta 3. punktā šāda iespēja nav skaidri norādīta, tā attiecas arī uz situāciju, kad regulārais iknedēļas atpūtas laikposms tiek apvienots ar kompensācijām par iepriekšējiem saīsinātajiem iknedēļas atpūtas laikposmiem.

7. Vai 8. panta 6. punkta trešajā daļā paredzētajā četru nedēļu atskaites laikposmā transportlīdzekļa vadītājs var izmantot vairāk nekā divus saīsinātos iknedēļas atpūtas laikposmus? Vai visi saīsinātie iknedēļas atpūtas laikposmi ir jākompensē?

8. panta 6. punkts

Regulas 8. panta 6. punktā ir paredzēts, ka

“[j]ebkurās divās secīgās nedēļās transportlīdzekļa vadītājs izmanto vismaz: a) divus regulārus iknedēļas atpūtas laikposmus; vai b) vienu regulāru iknedēļas atpūtas laikposmu un vienu saīsināto iknedēļas atpūtas laikposmu, kura ilgums ir vismaz 24 stundas”

un ka,

“[a]tkāpjoties no pirmās daļas, transportlīdzekļa vadītājs, kas veic starptautiskos kravu pārvadājumus, var izmantot divus secīgus saīsinātos iknedēļas atpūtas laikposmus ārpus tās dalībvalsts, kurā veic uzņēmējdarbību, ar noteikumu, ka vadītājs izmanto vismaz četrus iknedēļas atpūtas laikposmus jebkurās četrās secīgās nedēļās, no kuriem vismaz divi ir regulārie iknedēļas atpūtas laikposmi”.

Termins “vismaz” nozīmē, ka transportlīdzekļa vadītājs var izmantot vairāk iknedēļas atpūtas laikposmu nekā paredzēts minimālajā prasībā attiecībā uz 2 vai 4 nedēļu atskaites laikposmiem.

Regulas 8. panta 6. punktā ir atļauts, izpildot noteiktus nosacījumus, izmantot divus saīsinātos iknedēļas atpūtas laikposmus divās secīgās nedēļās. Taču nekas neliedz transportlīdzekļa vadītājam šajās divās secīgajās nedēļās izmantot arī citus 24 stundu vai ilgākus atpūtas laikposmus.

Ja 4 nedēļu atskaites laikposmā transportlīdzekļa vadītājs izmanto vairāk nekā 2 saīsinātos iknedēļas atpūtas laikposmus, papildu saīsinātie iknedēļas atpūtas laikposmi nav jākompensē. No otras puses, tie neietekmē pienākumu kompensēt divus saīsinātos iknedēļas atpūtas laikposmus, kā paredzēts 8. panta 6.b punktā. Gadījumā, ja ir vairāk nekā divi saīsinātie iknedēļas atpūtas laikposmi, tas saīsinātais iknedēļas atpūtas laikposms, kas tika izmantots vistuvāk prasītajam termiņam — sešiem 24 stundu laikposmiem pēc tam, kad beidzies iepriekšējais iknedēļas atpūtas laikposms, kas noteikts 8. panta 6. punktā, — būtu jāuzskata par saīsinātu iknedēļas atpūtas laikposmu, kas būtu jākompensē.

Piemēram, četru secīgu nedēļu laikposmā transportlīdzekļa vadītājs var izmantot minimāli nepieciešamos iknedēļas atpūtas laikposmus, apvienojot tos ar papildu atpūtas laikposmiem šādā secībā:

1. nedēļa: 45 stundas (piem., no sestdienas līdz pirmdienai);
2. nedēļa: 24 stundas (vēlākais, no svētdienas līdz pirmdienai);
3. nedēļa: 24 stundas (piem., no trešdienas līdz ceturtdienai) un 27 stundas (vēlākais, no svētdienas līdz pirmdienai);
4. nedēļa: 21 + 18 (no piektdienas līdz svētdienai) + 45 stundas (vēlākais, no svētdienas līdz otrdienai) (21 stundu un 18 stundas ilgie atpūtas laikposmi ir kompensācija par diviem saīsinātajiem iknedēļas atpūtas laikposmiem, kas izmantoti 2. un 3. nedēļā (no svētdienas līdz pirmdienai) saskaņā ar 8. panta 6.b punktu, savukārt papildu atpūtas laikposms, kas izmantots 3. nedēļā (no trešdienas līdz ceturtdienai) nav jākompensē).

8. Vai transportlīdzekļa vadītājs var pavadīt ikdienas un saīsināto iknedēļas atpūtas laikposmu transportlīdzeklī?

8. pants

Saskaņā ar 8. panta 8. punktu regulāros iknedēļas atpūtas laikposmus un visus tos iknedēļas atpūtas laikposmus, kas pārsniedz 45 stundas, ja tos izmanto kā kompensāciju par iepriekšējiem iknedēļas atpūtas laikposmiem, nedrīkst pavadīt transportlīdzeklī. Tas nozīmē, ka transportlīdzekļa vadītājs savukārt var izvēlēties pavadīt ikdienas atpūtas laikposmu un/vai saīsināto iknedēļas atpūtas laikposmu transportlīdzeklī.

Regulas (EK) Nr. 561/2006 4. panta f) punktā “atpūta” ir definēta kā jebkurš nepārtraukts laikposms, kuru transportlīdzekļa vadītājs var brīvi izmantot pēc saviem ieskatiem. No šīs definīcijas izriet, ka ikdienas vai saīsināto iknedēļas atpūtas laikposmu drīkst pavadīt transportlīdzeklī tikai tad, kad tas ir nekustīgs, jo tas ir vienīgais apstākļi, kas ļauj transportlīdzekļa vadītājam brīvi izmantot savu laiku.

Turklāt 8. panta 8. punktā ir noteikts, ka regulārais iknedēļas atpūtas laikposms un jebkurš iknedēļas atpūtas laikposms, kas pārsniedz 45 stundas, ir jāizmanto piemērotā, attiecīgam dzimumam pielāgotā naktsmītnē ar atbilstīgām gulēšanas un sanitārajām telpām. Kā paskaidrots Regulas (ES) 2020/1054 13. apsvērumā, tas ir nepieciešams, lai nodrošinātu, ka “transportlīdzekļa vadītājiem ir atbilstoši apstākļi atpūtai”. Tas pats princips attiecas arī uz ikdienas un saīsinātajiem iknedēļas atpūtas laikposmiem, kurus tādēļ var pavadīt transportlīdzeklī tikai tad, ja tajā ir piemērotas gulēšanas iespējas. Tas atbilst vispārējiem mērķiem nodrošināt transportlīdzekļa vadītājiem atbilstošus darba apstākļus un uzlabot ceļu satiksmes drošību.

IV. Transportlīdzekļa vadīšanas laika pārsniegšana izņēmuma kārtā

9. Saskaņā ar 12. panta otro un trešo daļu transportlīdzekļa vadītājs var atkāpties no 6. panta 1. un 2. punkta un 8. panta 2. punkta, pārsniedzot ikdienas un iknedēļas transportlīdzekļa vadīšanas laiku. Ja transportlīdzekļa vadītāja kopējais transportlīdzekļa ikdienas vadīšanas laiks ir mazāks par maksimāli atļauto, vai viņš var izmantot atkāpi no 8. panta 2. punkta, nepārsniedzot transportlīdzekļa ikdienas vai iknedēļas vadīšanas laiku? Ja šis atkāpes izmantošanas dēļ transportlīdzekļa vadītājs savu iknedēļas atpūtu sāk vēlāk, nevis beidzoties sešiem 24 stundu laikposmiem pēc iepriekšējā iknedēļas atpūtas laikposma beigām, vai tas ir minētās regulas pārkāpums?

12. pants

Atkāpes mērķis ir joprojām ļaut transportlīdzekļa vadītājam izņēmuma gadījumos iknedēļas atpūtu pavadīt “mājās” (t. i., vadītāja dzīvesvietā vai darba devēja darbības centrā), nevis vietā, kas atrodas līdz divu stundu brauciena attālumā no viņa “mājām”. Tā ļauj atkāpties no transportlīdzekļa vadīšanas laika ierobežojumiem (6. panta 1. un 2. punkts) un/vai no pienākuma 24 stundās pēc iepriekšējā atpūtas laikposma beigām izmantot ikdienas atpūtas laikposmu (8. panta 2. punkts). Dažkārt transportlīdzekļa vadītājam būs jāatkāpjas gan no 6. panta 1. un 2. punkta, gan no 8. panta 2. punkta, bet ne vienmēr. Citos gadījumos, piemēram, kad transportlīdzekļa vadītājs var braukt 1 vai 2 stundas ilgāk, nepārsniedzot 6. panta 1. punktā noteikto maksimālo transportlīdzekļa ikdienas vadīšanas laiku 9 vai 10 stundas un 6. panta 2. punktā noteikto maksimālo iknedēļas transportlīdzekļa vadīšanas laiku 56 stundas, atkāpe tiks ierobežota ar 8. panta 2. punktu.

Tomēr saskaņā ar 12. pantu transportlīdzekļa vadītājam nav atļauts atkāpties no pienākuma sākt iknedēļas atpūtas laikposmu, vēlākais, beidzoties sešiem 24 stundu laikposmiem pēc iepriekšējā iknedēļas atpūtas laikposma beigām, kā noteikts 8. panta 6. punkta otrajā daļā. Tāpēc šī atkāpe ir jāizmanto uzmanīgi.

Piemēram, ja transportlīdzekļa vadītājs savu iepriekšējo iknedēļas atpūtu ir pabeidzis pirmdienā plkst. 8.00, nākamais iknedēļas atpūtas laikposms viņam ir jāsāk svētdienā plkst. 8.00. Ja sestdienā (sestajā 24 stundu darba laikposmā) transportlīdzekļa vadītājs sāk braukt plkst. 8.00 un brauc 12 stundas (atļautās 10 stundas + maksimāli vēl 2 stundas saskaņā ar atkāpi), izmantojot visus nepieciešamos pārtraukumus (šajā piemērā — kopā 2 stundas), viņš varētu nokļūt “mājās” sestdien, ap plkst. 22.00. Tas joprojām ļautu transportlīdzekļa vadītājam sākt savu iknedēļas atpūtas laikposmu 8. panta 6. punktā paredzētajā termiņā.

10. Kā būtu jāsaprot 12. panta otrajā un trešajā daļā paredzētā atkāpe no 8. panta 2. punkta? Vai ir iespējams saīsināt ikdienas atpūtas laikposmu par iepriekš noteiktu laiku (1 vai 2 stundām), kas ir jākompensē līdz trešās nedēļas beigām, skaitot no attiecīgās nedēļas?

8. panta 2. punkts un 12. pants

Regulas 8. panta 2. punktā ir noteikts, ka transportlīdzekļa vadītājam katrā 24 stundu laikposmā pēc iepriekšējā ikdienas vai iknedēļas atpūtas laikposma beigām ir jāņem ikdienas atpūtas laikposms (vismaz 9 stundas saīsinātai atpūtai vai vismaz 11 stundas regulārai atpūtai).

Saskaņā ar 12. pantu noteiktā atkāpe neļauj saīsināt ikdienas atpūtas laikposma ilgumu. Taču tas var izraisīt situāciju, kad, pagarinot (par 1–2 stundām) transportlīdzekļa vadīšanas laiku, jo transportlīdzekļa vadītājam ārkārtas apstākļu dēļ tas ir vajadzīgs, lai nokļūtu “mājās”, transportlīdzekļa vadītājs nespēs pabeigt ikdienas atpūtu 24 stundās pēc iepriekšējā ikdienas vai iknedēļas atpūtas laikposma beigām, kā noteikts 8. panta 2. punktā. Šajā gadījumā, atkāpjoties no 8. panta 2. punkta, ikdienas atpūtas laikposms ir jāpabeidz, to nesaīsinot, pēc 24 stundu laikposma, skaitot no iepriekšējā ikdienas atpūtas laikposma beigām. Šādu ikdienas atpūtas laikposmu joprojām var pagarināt, lai tas sasniegtu iknedēļas atpūtas laikposmu, kā atļauts 8. panta 3. punktā, ar nosacījumu, ka šī iknedēļas atpūta sākas, vēlākais, beidzoties sešiem 24 stundu laikposmiem, kā prasīts 8. panta 6. punktā.

11. Kā būtu jākompensē papildu transportlīdzekļa vadīšanas laiks, ko izraisa ārkārtas apstākļi (piem., vai par 1 stundu ilgāka transportlīdzekļa vadīšana būtu jākompensē ar 1 stundu ilgāku atpūtu)? Vai ir jākompensē arī 30 minūšu pārtraukums, vai tikai papildu transportlīdzekļa vadīšanas laiks?

12. panta otrā, trešā un piektā daļa

Kā norādīts minētās regulas 12. panta piektajā daļā, jebkuru transportlīdzekļa vadīšanas laikposma pagarinājumu saskaņā ar šo atkāpi ir jākompensē ar līdzvērtīga ilguma atpūtas laikposmu, kas ir jāizmanto vienā reizē kopā ar jebkuru atpūtas laikposmu, līdz trešās nedēļas beigām pēc atkāpes izmantošanas.

Pārtraukumi nav jākompensē, tikai transportlīdzekļa vadīšanas papildu laiks.

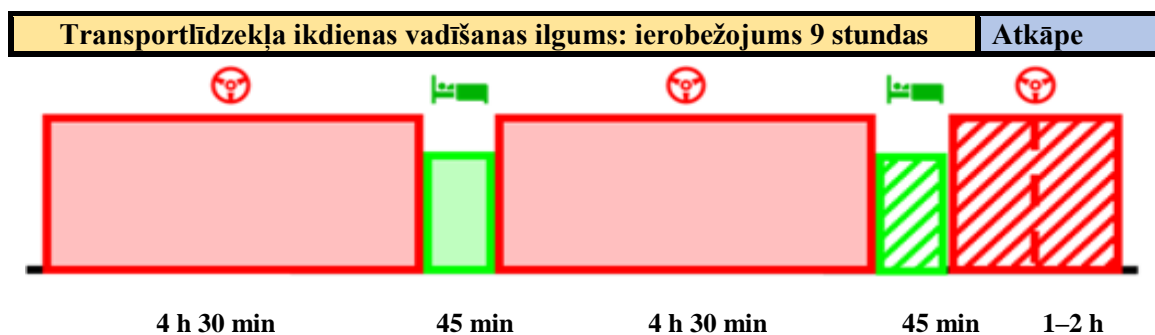
Piemēram, ja transportlīdzekļa vadītājs ir braucis 1,5 stundas ilgāk par atļauto ikdienas transportlīdzekļa vadīšanas laika ierobežojumu, viņam būtu jākompensē šis pagarinātais transportlīdzekļa vadīšanas laiks, pieskaitot 1,5 stundu ilgu atpūtas laikposmu kādam no viņa iknedēļas vai ikdienas atpūtas laikposmiem, ko izmanto līdz trešās nedēļas beigām pēc attiecīgās nedēļas.

12. Ja transportlīdzekļa vadītājs izmanto 12. pantā paredzēto atkāpi, vai pēc 4,5 stundu ilgas transportlīdzekļa vadīšanas viņam būtu jāizmanto 30 minūšu vai 45 minūšu ilgs pārtraukums, pirms veikt transportlīdzekļa papildu vadīšanu?

12. pants

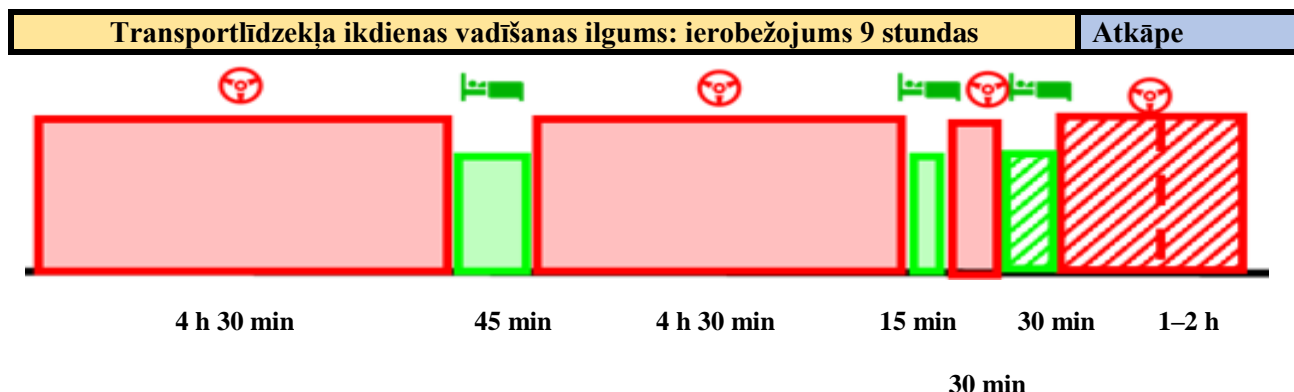
Regulas 7. panta pirmajā daļā ir noteikts, ka transportlīdzekļa vadītājam pēc 4,5 stundu ilga transportlīdzekļa vadīšanas laikposma ir jāņem vismaz 45 minūšu pārtraukums. Regulas 12. panta 2.–5. daļā netiek pieļauta atkāpe no šīs prasības. Tādējādi pēc 4,5 stundu ilgas transportlīdzekļa vadīšanas un pirms nākamā transportlīdzekļa vadīšanas laikposma transportlīdzekļa vadītājam ir jāņem 45 minūšu pārtraukums. Gadījumā, ja transportlīdzekļa vadītājs ir ņēmis 45 minūšu pārtraukumu (vai 30 minūšu pārtraukumu, kam seko vēl viens 15 minūšu pārtraukums) un pēc tam viņam ir jāturpina braukt vēl 1–2 stundas, šim vadītājam nav jāņem papildu 30 minūšu pārtraukums, pirms viņš atsāk papildu transportlīdzekļa vadīšanu. Gadījumos, kad ir atļauts braukt 10 stundas dienā un jau ir sasniegts šis transportlīdzekļa ikdienas vadīšanas laika ierobežojums, bet vēl ir jāturpina braukt 1–2 stundas, lai sasniegtu savas “mājas” iknedēļas atpūtai, viņam ir jāņem papildu 30 minūšu pārtraukums, pirms veikt šo transportlīdzekļa papildu vadīšanu. No otras puses, papildu 30 minūšu pārtraukums nav vajadzīgs, ja vadītājs pārsniedz ikdienas transportlīdzekļa vadīšanas laiku par mazāk nekā vienu stundu.

1. piemērs. Transportlīdzekļa vadītājs brauc 4,5 stundas un pēc tam ņem 45 minūšu pārtraukumu; tad viņš brauc vēl 4,5 stundas un ņem vēl vienu 45 minūšu pārtraukumu. Viņš sasniedz savu transportlīdzekļa ikdienas vadīšanas ierobežojumu 9 stundas, bet, lai nokļūtu “mājās”, ir jāturpina braukt vēl 1–2 stundas. Šajā gadījumā viņš var atsākt transportlīdzekļa vadīšanu pēc 45 minūšu pārtraukuma, ko izmanto pēc otrā 4,5 stundu ilgā transportlīdzekļa vadīšanas laikposma.

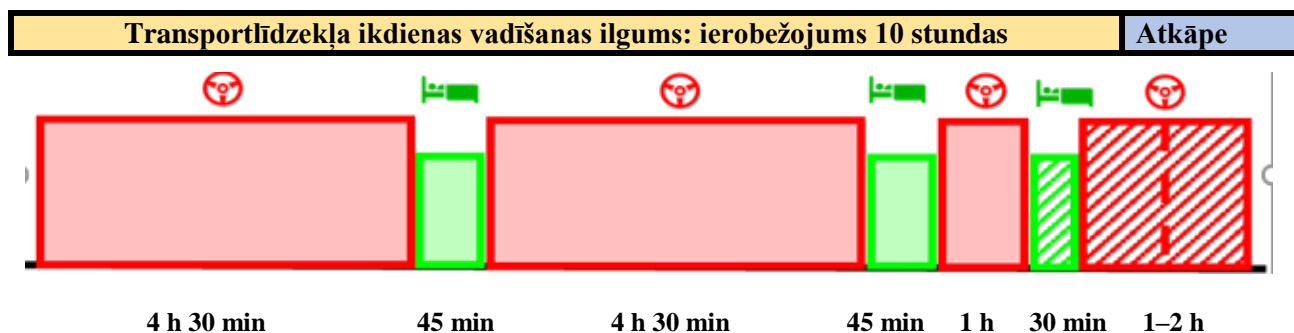


2. piemērs. Transportlīdzekļa vadītājs brauc 4,5 stundas un pēc tam ņem 45 minūšu pārtraukumu; tad viņš brauc vēl 4 stundas un izmanto pārtraukuma daļu 15 minūtes, pēc tam turpina braukt vēl 30 minūtes, tad apstājas, lai ņemtu 30 minūšu pārtraukumu. Tas atbilst 7. pantā noteiktajam, jo ir atļauts sadalīt vismaz 45 minūšu ilgu pārtraukumu divās daļās, t. i., vismaz 15 minūšu ilgā pārtraukumā, kam seko vismaz

30 minūšu pārtraukums. Ja pēc šā 30 minūšu pārtraukuma viņam ir jāturpina braukt vēl 1–2 stundas, lai nokļūtu “mājās”, viņam nav jāņem papildu 30 minūšu pārtraukums.



3. piemērs. Transportlīdzekļa vadītājs brauc 4,5 stundas un pēc tam ņem 45 minūšu pārtraukumu; tad viņš brauc vēl 4,5 stundas un ņem vēl vienu 45 minūšu pārtraukumu. Ja viņa transportlīdzekļa ikdienas vadīšanas laika ierobežojums ir 10 stundas, viņš var braukt vēl vienu stundu. Ja pēc šīs transportlīdzekļa vadīšanas stundas viņam ir jābrauc vēl kāds laikposms, kas ilgst no 1 līdz 2 stundām, lai nokļūtu “mājās”, tad pirms transportlīdzekļa papildu vadīšanas viņam ir jāņem jauns 30 minūšu pārtraukums.



Visos iepriekš minētajos piemēros transportlīdzekļa vadītājs var sadalīt obligāto pārtraukumu divās daļās, t. i., vismaz 15 minūšu ilgā pārtraukumā, kam seko vismaz 30 minūšu pārtraukums, sadalot tos 4,5 stundu ilgā transportlīdzekļa vadīšanas laikposmā, kā atļauts 7. panta otrajā daļā. Tas neietekmē pienākumu izmantot (vai neizmantojot) papildu 30 minūšu pārtraukumu pirms pagarinātā 1–2 stundu ilgā braukšanas laikposma.

V. Pārvadājumi ar vairākiem transportlīdzekļa vadītājiem

13. Kā būtu jāreģistrē 45 minūšu pārtraukums braucošā transportlīdzeklī attiecībā uz otru vadītāju, kurš ir iesaistīts pārvadājumos ar vairākiem transportlīdzekļa vadītājiem, ņemot vērā to, ka digitālais tahogrāfs automātiski reģistrē vadītāja pieejamību? Kurā intervālā vadītājs var ņemt 45 minūšu pārtraukumu, t. i., pieejamības laikposma sākumā vai beigās, vai jebkurā pieejamības laikposma intervālā?

7. pants

Regulas 7. panta pirmajā daļā ir noteikts, ka transportlīdzekļa vadītājiem ir jāņem pārtraukums, vēlākais, pēc 4,5 stundu ilga transportlīdzekļa vadīšanas laikposma. Tādēļ šim pārtraukumam ir jāseko uzreiz pēc transportlīdzekļa vadīšanas laikposma.

Vadītājs, kurš vada transportlīdzekli komandā (kurā ir vairāki transportlīdzekļa vadītāji), var izmantot 45 minūšu pārtraukumu braucošā transportlīdzeklī, ar nosacījumu, ka šis vadītājs nepalīdz tam vadītājam, kurš faktiski vada transportlīdzekli.

Tā kā pašreizējie tahogrāfu modeļi neļauj reģistrēt pārtraukumus braucošā transportlīdzeklī, izpildītāju vidū ir ierasta prakse uzskatīt par pārtraukumu secīgo 45 minūšu ilgo transportlīdzekļa vadītāja pieejamības laikposmu, ja ir vairāki transportlīdzekļa vadītāji.

14. Vai pārtraukumu ir iespējams sadalīt situācijā, kad ir vairāki transportlīdzekļa vadītāji?

7. pants

Iespēja sadalīt vismaz 45 minūšu ilgu pārtraukumu divās daļās, paredzot vismaz vienu 15 minūšu ilgu pārtraukumu, kam seko vismaz 30 minūšu pārtraukums, neaprobežojas tikai ar gadījumu, kad transportlīdzeklis tiek vadīts vienatnē. Tāpēc principā arī tie transportlīdzekļa vadītāji, kuri brauc komandā (kurā ir vairāki transportlīdzekļa vadītāji), savus pārtraukumus drīkst sadalīt.

Tomēr šķiet, ka ir nepraktiski sadalīt pārtraukumus gadījumos, ja ir vairāku cilvēku komanda, jo tas nozīmē, ka vai nu otrais vadītājs vada transportlīdzekli tikai 15 minūtes, kamēr pirmais ņem pārtraukumu, un pēc tam nodod vadīšanu atpakaļ šim pirmajam vadītājam, vai arī ka pirmais vadītājs izmanto 15 minūšu pārtraukumu visā 4,5 stundas ilgajā braucienā, kad transportlīdzekli vada otrais vadītājs.

VI. Tahogrāfi

15. Kā izpildītāji var īstenot iekraušanas un izkraušanas darbību reģistrāciju, ja transportlīdzekļu vadītājiem nav juridiska pienākuma veikt šādus ierakstus?

Regulas (ES) Nr. 165/2014 8. panta 1. punkts

Viedo tahogrāfu otrais modelis ietver jaunu funkciju, kas automātiski reģistrē transportlīdzekļa atrašanās vietu iekraušanas un izkraušanas darbību laikā. Atrašanās vietas reģistrēšana ir jāierosina transportlīdzekļa vadītājam, kuram ir jānorāda iekraušanas, izkraušanas vai vienlaicīgas iekraušanas un izkraušanas darbība, lai varētu notikt atrašanās vietas reģistrēšana. Šī darbība ir jāieraksta manuāli, izmantojot tahogrāfa izvēlni.

Regulā (ES) Nr. 165/2014 transportlīdzekļu vadītājiem patiešām netiek uzlikts nepārprotams pienākums reģistrēt iekraušanas un izkraušanas darbības. Tomēr darbību reģistrēšana ir svarīga transportlīdzekļa vadītāja darba daļa un pilns reģistrācijas ierakstu komplekts ir būtisks, lai nodrošinātu, ka kontroles pasākumi ir rentabli un nav pārāk apgrūtināši. Tāpēc ir ļoti svarīgi atbilstīgi instruēt transportlīdzekļu vadītājus, kā izmantot visas viedo tahogrāfu funkcijas, lai nodrošinātu pilnu reģistrācijas ierakstu komplektu un izvairītos no ilgstošiem kontroles pasākumiem, jo īpaši uz ceļa.