

Judumo dokumentų rinkinio I įgyvendinimo klausimai ir atsakymai

Judumo dokumentų rinkinys I galioja, o vairavimo trukmės ir vairuotojų poilsio sąlygų socialinės nuostatos taikomos nuo 2020 m. rugpjūčio 20 d. Dabar Europos Komisijos prioritetas yra užtikrinti bendrą naujų nuostatų supratimą ir nuoseklų įgyvendinimą. Tuo tikslu Komisija parengė šį pirmą klausimų ir atsakymų rinkinį, kad paaiškintų sektoriui iškilusius aktualiausius įgyvendinimo klausimus. Prireikus šis rinkinys bus toliau pildomas klausimais ir atsakymais, susijusiais su kitomis Judumo dokumentų rinkinio I nuostatomis. Tai turėtų būti informacinė priemonė vairuotojams, kelių transporto paslaugų teikėjams ir vykdymo užtikrinimo institucijoms, kad taisyklės būtų taikomos ir jų kontrolė vykdoma vienodai visoje ES.

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. Šiomis aplinkybėmis pažymima, kad Reglamento (EB) Nr. 561/2006 8 straipsnio 8 dalį ir 8 straipsnio 8a dalį, aptariamą 1–6 klausimuose, šiuo metu siekiama pripažinti negaliojančiomis Teisingumo Teismo nagrinėjamoje byloje. Pateikti pavyzdžiai yra iliustraciniai, o konkrečių pavyzdžių sąrašas bus toliau plečiamas.

I. Vairuotojo grįžimas

[1. Kaip turi būti suprantama ir taikoma vairuotojo pareiga grįžti namo? Kokios yra atitinkamos darbdavio ir vairuotojo pareigos ir teisės?]

8 straipsnio 8a dalis

Šios priemonės tikslas – pagerinti kelių transporto vairuotojų darbo sąlygas, kad jiems nereikėtų pernelyg ilgai laiko užtrukti kelyje.

Transporto ūkio subjektas privalo organizuoti vairuotojų darbą taip, kad jie galėtų grįžti (namo) kartą per kiekvieną trijų ar keturių savaitių iš eilės laikotarpį (atsižvelgiant į tai, ar vairuotojas turėjo du trumpesnius kas savaitinio poilsio laikotarpius iš eilės).

Reglamento 8 straipsnio 8a dalyje minimos dvi galimos grįžimo vietos, kurias turi pasiūlyti ir organizuoti darbdavys: darbdavio veiklos centras, kuriame vairuotojas paprastai būna, valstybėje narėje, kurioje yra įsisteigęs darbdavys, arba vairuotojo gyvenamoji vieta, kai ji yra kita nei darbdavio įsisteigimo vieta.

Kaip nurodyta reglamento 14 konstatuojamojoje dalyje, „[...] vairuotojai gali laisvai pasirinkti, kur praleisti savo poilsio laikotarpį“, taigi vairuotojas gali rinktis vieną iš dviejų darbdavio siūlomų galimybių. Tai reiškia, kad darbdavys negali įpareigoti vairuotojo rinktis darbdavio įsisteigimo vietos grįžimo vietą.

Gali kilti klausimas, kaip elgtis tokiu atveju, kai vairuotojas nenurodo, kurią iš šių dviejų galimybių renkasi. Tada darbdavys gali pasirinkti vieną iš jų, kuri atrodytų patogesnė. Įrodymas šiuo atveju, be kita ko, būtų likęs be atsakymo vairuotojui nusiųstas raginimas (pvz., e. laiškas) pasirinkti gyvenamąją vietą arba įmonės veiklos centrą.

Kitas klausimas yra, kur vairuotojas galiausiai praleidžia savo poilsį. Šiuo atžvilgiu reglamente nenurodoma jokia konkreti vieta ir šiuo požiūriu ES teisės neįmanoma pažeisti. Vis dėlto darbdavys turi pasiūlyti reglamente nurodytas grįžimo galimybes. Šia taisykle nustatomas organizacinio pobūdžio įpareigojimas kartu su įpareigojimu saugoti atitinkamus įrašus, kad kompetentingos institucijos galėtų juos patikrinti.

Nors vairuotojas gali pasirinkti savo poilsio vietą, jis neturi galimybės atleisti darbdavio nuo pareigos organizuoti darbą taip, kad būtų sudaryta galimybė reguliariai grįžti namo. Ši transporto ūkio subjekto pareiga išlieka nepriklausomai nuo vairuotojo pareiškimo ir nuo to, kaip jis galiausiai ta galimybe naudojasi.

Apibendrinant, darbdavys privalo suteikti vairuotojui galimybę grįžti į savo gyvenamąją vietą arba į darbdavio veiklos centrą, kuriame vairuotojas paprastai būna, tinkamai organizavęs darbą. Tokio organizavimo darbdavys turi imtis pats, be atskiro vairuotojo prašymo. Konkrečią poilsio vietą pasirenka vairuotojas ir nei darbdavys, nei vairuotojas neprivalo išsaugoti kokių nors konkrečių su tuo susijusių įrodymų.

Pavyzdžiui, Slovakijoje gyvenantis ir Lenkijoje įsteigtos bendrovės įdarbintas lenkas vairuotojas vykdo vežimo operacijas tarp Prancūzijos ir Ispanijos. Darbdavys turi pasiūlyti šiam vairuotojui minėtą pasirinkimą ir atitinkamai organizuoti darbą, kad vairuotojas galėtų reguliariai grįžti į gyvenamąją vietą (Slovakijoje) arba į įmonės veiklos centrą (Lenkijoje). Vis dėlto vairuotojas gali informuoti darbdavį, kad nusprendė poilsio pertrauką praleisti kitur, pavyzdžiui, nuvykęs į Pietų Italiją atostogų. Po pertraukos vairuotojas iš poilsio vietos Italijoje vyks tiesiai į tolesnio darbo vietą (Ispanijoje arba Prancūzijoje).

[2. Kaip transporto ūkio subjektas turi įrodyti, kad organizavo darbą taip, kad vairuotojas turėtų galimybę grįžti į gyvenamąją vietą arba įmonės veiklos centrą?]

8 straipsnio 8a dalis

A2 Transporto ūkio subjektai įrodo, kad vykdo pareigą organizuoti vairuotojo grįžimą, tachografų įrašais, vairuotojų darbo grafikais ar kitais dokumentais (Reglamento (EB) Nr. 561/2006 14 konstatuojamoji dalis). Kiti dokumentai, įrodantys, kad darbdavys suteikė vairuotojui realią galimybę grįžti į gyvenamąją vietą arba įmonės veiklos centrą, galėtų būti, pavyzdžiui, bilietai ar bet koks kitas kelionės dokumentas (pvz., įrodymas, kad vairuotojas grįžo namo darbdavio sutektu mikroautobusu).

Įrodymai turi būti laikomi įmonės patalpose ir pateikiami, jei to paprašytų valstybės narės, kurioje darbdavys įsisteigęs, kontrolės institucijos arba bet kurios kitos valstybės narės kontrolės institucijos. Vairuotojo neturėtų būti reikalaujama turėti tokių įrodymų arba įrodymų, kurioje vietoje praleido normalų kasavaitinį poilsį ar ilgesnę pertrauką. Pavyzdžiui, atlikusios patikrinimą kelyje, kontrolės institucijos galėtų nuspręsti paprašyti papildomos informacijos apie vairuotojo veiklą valstybės narės, kurioje yra įsisteigusi kelių transporto įmonė, institucijų.

Reglamente (EB) Nr. 561/2006 ir Direktyvoje 2006/22/EB nustatyta, kad valstybės narės padeda viena kitai taikyti šį reglamentą ir tikrinti, kaip jo laikomasi.

Darbdavio pareiga užtikrinti, kad vairuotojas galėtų reguliariai grįžti, ir įpareigojimas saugoti atitinkamus įrašus, kad kompetentingos institucijos galėtų juos patikrinti, yra organizacinio pobūdžio. Dėl to vairuotojo pasirašytas pareiškimas arba atsisakymo dokumentas (pavyzdžiui, kaip darbo sutarties dalis arba pareiškimas, kuriuo iš anksto atsisakoma teisės grįžti, t. y. prieš vairuotojui gaunant darbdavio pasiūlymą), kuriuo atsisakoma teisės pasirinkti grįžti namo, negali atleisti darbdavio nei nuo pareigos pasiūlyti realią galimybę grįžti, nei nuo pareigos atitinkamai organizuoti darbą.

[3. Kas turėtų padengti vairuotojo kelionės išlaidas, kai jis grįžta į įmonės veiklos centrą arba gyvenamąją vietą?

8 straipsnio 8a dalis

Jei vairuotojas baigia savo darbo laikotarpį vienoje iš dviejų pasirinktų grįžimo vietų arba netoli vienos iš jų, tuomet darbdaviui nereikia padengti jokių papildomų kelionės išlaidų.

Jeigu darbo laikotarpis prieš grįžimą į vieną iš minėtų dviejų vietų baigiasi toli nuo pasirinktos grįžimo vietos, darbdavio pareiga organizuoti vairuotojų grįžimą apima ir finansinę atsakomybę padengti kelionės išlaidas.

Vairuotojui nusprendus nepasinaudoti darbdavio pasiūlymu grįžti į savo gyvenamąją vietą arba į darbdavio veiklos centrą ir praleisti savo poilsio laiką kitur, visas kelionės į kitą vietą ir iš jos išlaidas turėtų padengti pats vairuotojas.

Tie patys principai taikomi vairuotojams, kurių gyvenamoji vieta yra trečiojoje šalyje ir kurie dirba ES įsisteigusioje įmonėje.

[4. Ar ši nuostata taikoma savarankiškai dirbantiems vairuotojams? Kaip savarankiškai dirbantis vairuotojas gali įrodyti, kad įvykdė pareigą grįžti į gyvenamąją vietą arba įmonės veiklos centrą?]

8 straipsnio 8a dalis

8 straipsnio 8a dalis taikoma tik samdomiems vairuotojams.

Reglamente (EB) Nr. 561/2006 neapibrėžiama, kas yra darbo santykiai. Vis dėlto nesant nuorodos į nacionalinę teisę, ši sąvoka turi būti suprantama kaip turinti savarankišką reikšmę, grindžiamą objektyviais veiksniais.

Ją aiškinant galima remtis jurisprudencija, susijusia su panašiomis situacijomis (žr. bylas C-658/18, 88 ir paskesni punktai; C-147/17, 41 ir paskesni punktai; C-316/13, 27 ir paskesni punktai). Taigi, nustatant, ar esama darbo santykių, turėtų būti remiamasi su faktiniu darbo atlikimu susijusiais faktais, o ne tuo, kaip šalys apibrėžia santykius. Pasak Teisingumo Teismo, ar asmuo yra samdomasis darbuotojas, ar ne, turi būti nustatoma remiantis objektyviais darbo santykius apibūdinančiais kriterijais atsižvelgiant į atitinkamų asmenų teises ir pareigas. Pagrindinis darbo santykių požymis yra tas, kad asmuo tam tikrą laiką kito asmens naudai ir jo vadovaujamas vykdo veiklą, už kurią gauna atlyginimą.

Tuo pačiu tikslu, nors Direktyvoje 2002/15/EB pateikta „savarankiškai dirbančio vairuotojo“ apibrėžtis ir netaikoma Reglamento (EB) Nr. 561/2006 aplinkybėmis, gali būti atsižvelgiama ir į tą apibrėžtį. Pagal tą apibrėžtį savarankiškai dirbančio vairuotojo vykdoma veikla neturėtų būti laikoma darbo santykių priežastimi taikant Reglamento (EB) Nr. 561/2006 8 straipsnio 8a dalį.

Iš tikrųjų savarankiškai dirbantiems asmenims 8 straipsnio 8a dalis netaikoma. Vis dėlto asmuo, kuris tik pareiškė, kad yra savarankiškai dirbantis asmuo, bet kurio padėtis atitinka darbo santykių su kitu (fiziniu ar juridiniu) asmeniu sąlygas, taikant 8 straipsnio 8a dalį turi būti laikomas samdomuoju darbuotoju, todėl ši nuostata jam taikoma.

II. Draudimas naudotis normaliu kassavaitinio poilsio laikotarpiu transporto priemonės kabinoje

[5. Kas yra lyčių požiūriu tinkamas būstas, kuriame būtų praleidžiami normalūs kassavaitinio poilsio laikotarpiai?]

8 straipsnio 8 dalis

Teisės akte paaiškinama, kad normalūs bent 45 valandų kassavaitinio poilsio laikotarpiai turi būti praleidžiami lyčių požiūriu tinkamame būste, kuriame yra tinkamos miegamosios bei sanitarinės patalpos, jų negalima praleisti transporto priemonės kabinoje.

Teisės nuostatose nėra nei tinkamo būsto apibrėžties, nei šios sąvokos apibrėžties kriterijų sąrašo, be to, svarbu palikti lankstumo dėl būsto, kuriuo vairuotojai gali naudotis, rūšies.

Tačiau 8 straipsnio 8 dalyje aiškiai reikalaujama, kad tokiam būste būtų tinkamos miegamosios ir sanitarinės patalpos. Šiose patalpose turėtų būti užtikrintas pakankamas privatumas kiekvienam asmeniui.

Šiuos kriterijus gali atitikti kelių rūšių būstas, pavyzdžiui, viešbutis, nuomojamas motelio apartamentas arba privatus būstas.

[6. Kokius įrodymus vairuotojas turėtų pateikti kontrolės institucijai, kad įrodytų, jog normalų kassavaitinį poilsį jis praleido ne sunkvežimyje, o tinkamame būste?]

8 straipsnio 8 dalis

Reglamento (ES) Nr. 165/2014 34 straipsnio 3 dalyje nustatyta, kad valstybės narės nenustato reikalavimo vairuotojams pateikti kokias nors formas, patvirtinančias jų veiklą tuo metu, kai jie nebuvo transporto priemonėje. Tai taikoma ir tuo atveju, kai normalus kassavaitinis poilsis praleidžiamas ne transporto priemonėje. Taigi vykdymo užtikrinimo institucijos negali reikalauti iš vairuotojų dokumentų, įrodančių, kad jų normalus kassavaitinis poilsis prieš patikrinimą kelyje nebuvo praleistas transporto priemonėje.

Vairuotojai arba darbdaviai gali būti baudžiami už draudimo praleisti normalų kassavaitinį poilsį (arba ilgesnį nei 45 valandų poilsį, kuriuo naudojamas kaip kompensacija) transporto priemonėje nesilaikymą tik tokiu atveju, jei jie ar jų vairuotojai kontrolės metu pagaunami praleidžiantys normalų kassavaitinį poilsį transporto priemonėje.

III. Keltų taisyklė

[7. Ar vairuotojas, lydintis keltu ar traukiniu ne trumpiau kaip 8 valandas vežamą transporto priemonę ir galintis naudotis miegamąja kajute (kupė), turi praleisti kitas normalaus kassavaitinio poilsio laikotarpio dalis tinkamame būste, ar vis dėlto jam galima šias normalaus kassavaitinio poilsio dalis praleisti transporto priemonėje?]

9 straipsnis

Pagal Reglamento (EB) Nr. 561/2006 8 straipsnio 8 dalį normalūs kassavaitinio poilsio laikotarpiai ir bet kuris ilgesnis nei 45 valandų kassavaitinio poilsio laikotarpis, kuriuo kompensuojami ankstesni trumpesni kassavaitinio poilsio laikotarpiai, negali būti praleidžiamas transporto priemonėje. Jie turi būti praleidžiami tinkamame būste, kaip nurodyta reglamente.

Reglamento 9 straipsnio 1 dalyje aptariama situacija, kai vairuotojas lydi keltu arba traukiniu vežamą transporto priemonę, ir tokiu atveju galimos tam tikros nukrypti leidžiančios nuostatos. Nors jame daroma nuoroda į visą 8 straipsnį, jame neleidžiama nukrypti nuo 8 straipsnio 8 dalyje nustatyto draudimo praleisti tam tikros rūšies poilsį transporto priemonėje. Priešingai, pagal šį straipsnį nukrypti leidžiančios nuostatos gali būti taikomos tik galimybei pertraukti tam tikrus poilsio laikotarpius, t. y. normalų kasdienio poilsio laikotarpį, trumpesnį kassavaitinio poilsio laikotarpį arba normalų kassavaitinį poilsį. Taigi pagal šį straipsnį nukrypstama tik nuo nuostatos, pagal kurią poilsis yra bet koks nepertraukiamas laiko tarpas, per kurį vairuotojas gali laisvai disponuoti savo laiku.

Todėl vairuotojui, prieš įsilaipinant į keltą arba traukinį ir (arba) išsilaipinus iš jo, negalima praleisti normalaus kassavaitinio poilsio dalies transporto priemonėje.

IV. Trumpesnis kassavaitinis poilsis

[8. Jeigu vairuotojas pasinaudojo dviem trumpesniais kassavaitinio poilsio laikotarpiais iš eilės, ar galima abu kompensavimo laikotarpius atskirai prijungti prie kitų ne trumpesnių kaip devynių valandų poilsio laikotarpių, vykdant tarptautinį vežimą?]

8 straipsnio 6b dalis

Bet kokia nuo bendrųjų taisyklių nukrypti leidžianti nuostata turi būti aiškinama ir taikoma griežtai, kad nekiltų pavojus teisės akto tikslams. Kaip nurodyta Reglamento (ES) 2020/1054, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 561/2006, 8 konstatuojamojoje dalyje, teisės aktų leidėjas siekia leisti tolimąjį tarptautinį vežimą vykdantiems vairuotojams grįžti namo normalaus kassavaitinio poilsio ir gauti kompensaciją už ankstesnius trumpesnius kassavaitinio poilsio laikotarpius.

Reglamento 8 straipsnio 6b dalyje aiškiai nurodyta, kad prieš normalų kassavaitinį poilsį, kuriuo naudojasi po dviejų trumpesnių kassavaitinio poilsio laikotarpių, turi būti suteiktas poilsis, kuriuo kompensuojami ankstesni du iš eilės trumpesni kassavaitinio poilsio laikotarpiai, o ne vykdoma kokia nors kita veikla, pavyzdžiui, vairavimas ar kitas darbas. Taigi abiem kompensacijomis turi būti naudojasi vienu kartu ir jos turi būti prijungtos prie privalo normalaus kassavaitinio poilsio po dviejų iš eilės trumpesnių kassavaitinio poilsio laikotarpių.

V. Išimtinė ilgesnė vairavimo trukmė

[9. Kokiomis išskirtinėmis aplinkybėmis vairuotojas gali viršyti kasdienę ir kassavaitinę vairavimo trukmę? Kaip kontroliuoti tokias išskirtines aplinkybes?]

12 straipsnio 2 ir 3 dalys

Viršyti kasdienio ir (arba) kassavaitinio vairavimo trukmę leidžiama tik tam, kad transporto priemonė pasiektų tinkamą sustojimo vietą ir kad būtų užtikrintas asmenų, transporto priemonių arba jų krovinių saugumas, arba išskirtinėmis aplinkybėmis, kai vairuotojui reikia pasiekti savo gyvenamąją vietą arba darbdavio veiklos centrą, kad galėtų pasinaudoti kassavaitinio poilsio laikotarpiu arba normalaus kassavaitinio poilsio laikotarpiu. Šiomis dviem naujomis nukrypti leidžiančiomis nuostatomis galima pasinaudoti, kai dėl nenumatytų aplinkybių, nepriklausančių nuo vairuotojo ar veiklos vykdytojo valios (oro sąlygų, spūsčių ir t. t.), vairuotojas negali pasiekti vienos iš minėtų kassavaitinio poilsio vietų, nepažeisdamas kasdienio ar kassavaitinio poilsio taisyklių.

Pavyzdžiui, vairuotojas iš periferinės šalies, vykdamas ilgą tarptautinį vežimą, ir dėl nenumatytų aplinkybių užtrukęs kelyje, todėl negalintis pasiekti savo gyvenamosios vietos, pagal šią nuostatą

neprivalėtų sustoti 45 valandų normalaus kassavaitinio poilsio kitoje vietoje, netoli savo gyvenamosios vietos.

Kaip nurodyta naujoje reglamento 12 straipsnio 4 pastraipoje, vairuotojas spaudinyje ar registracijos lape arba darbo grafike turi ranka įrašyti tokio nukrypimo nuo vairavimo trukmės limito priežastį. Pagal šią nuostatą vairuotojas tampa atsakingas už įrašytą informaciją.

Dėl minėtomis išskirtinėmis aplinkybėmis viršytos vairavimo trukmės negali būti sutrumpintas iš karto po to einantis poilsio laikotarpis. Kaip nurodyta reglamento 12 straipsnio naujoje 5 pastraipoje, bet koks pratęsimo laikotarpis pagal šį straipsnį turi būti kompensuojamas lygiaverčiu poilsio laikotarpiu, kuriuo visu pasinaudojama kartu su bet kuriuo poilsio laikotarpiu iki trečios savaitės, einančios po savaitės, kurią pasinaudota nukrypti leidžiančia nuostata, pabaigos.

[10. Ar dėl išskirtinių aplinkybių kasdienio ir kassavaitinio vairavimo trukmę viršijęs vairuotojas gali taip pat viršyti maksimalią 90 valandų per dvi savaites iš eilės vairavimo trukmę?]

12 straipsnio 2 ir 3 dalys

Galimybė vairuotojams išskirtinėmis aplinkybėmis viršyti kasdienio ir (arba) kassavaitinio vairavimo trukmę, kad pasiektų savo gyvenamąją vietą arba darbdavio veiklos centrą ir galėtų pasinaudoti kassavaitinio poilsio arba normalaus kassavaitinio poilsio laikotarpiu, nesuteikia vairuotojams teisės nukrypti nuo Reglamento (EB) Nr. 561/2006 6 straipsnio 3 dalyje nustatytos maksimalios 90 valandų vairavimo trukmės per dvi savaites paeiliui.

Reglamento 12 straipsnio naujoje 2 pastraipoje aiškiai nurodomos nuostatos, nuo kurių vairuotojas gali nukrypti, t. y. 6 straipsnio 1 ir 2 dalys dėl maksimalios kasdienio ir kassavaitinio vairavimo trukmės ir 8 straipsnio 2 dalis dėl vairuotojo prievolės per kiekvieną 24 valandų laikotarpį po ankstesnio kasdienio ar kassavaitinio poilsio laikotarpio pasinaudoti nauju kasdienio poilsio laikotarpiu. Visais atvejais vairuotojas turi neviršyti 90 valandų vairavimo per dvi savaites ribos.

Pavyzdžiui, vairuotojas, vairavęs 56 valandas per savaitę (pirma savaitė), gali vairuoti dar dvi papildomas valandas po 30 minučių pertraukos, kad pasiektų savo namus ir pasinaudotų normaliu kassavaitiniu poilsiu. Kitą savaitę (antra savaitė) vairuotojas jokių būdu negalės vairuoti ilgiau kaip 32 valandas. Šis dviejų valandų pratęsimas turės būti kompensuotas lygiaverčiu poilsio laikotarpiu, kuriuo turi būti pasinaudota vienu kartu su kitu poilsiu iki trečios savaitės po pirmos savaitės pabaigos.

VI. Darbas su porininkais

[11. Ar vairuotojas, važiuojantis su porininku, privalo daryti 45 minučių pertrauką važiuojančioje transporto priemonėje? Ar pertrauka gali būti ilgesnė nei 45 minutės?]

7 straipsnis

Su porininku dirbantis vairuotojas neprivalo daryti 45 minučių pertraukos važiuojančioje transporto priemonėje, sėdėdamas šalia vairuotojo, faktiškai vairuojančio transporto priemonę. Vairuotojas pats sprendžia, ar daryti pertrauką važiuojančioje transporto priemonėje, ar ne joje.

Pertrauka, žinoma, gali būti ilgesnė nei 45 minutės, jei ji daroma ne transporto priemonėje. Važiuojančioje transporto priemonėje daroma pertrauka turi būti 45 minučių trukmės vienu kartu, kaip nustatyta Reglamento (EB) Nr. 561/2006 7 straipsnio naujoje (trečioje) pastraipoje. Likęs laikas, praleistas sėdint transporto priemonėje šalia vairuotojo, faktiškai vairuojančio tą transporto priemonę, turi būti registruojamas kaip kitas buvimo darbo vietoje laikas, kaip nurodyta Direktyvos 2002/15/EB 3 straipsnio b punkto trečioje pastraipoje.

VII. Sienos kirtimas

[12. Kada pradedama taikyti prievolė registruoti sienos kirtimą rankiniu būdu?]

Reglamento (ES) Nr. 165/2014 34 straipsnio 6 dalies f punktas ir 34 straipsnio 7 dalis

Reglamento (ES) Nr. 165/2014 34 straipsnio 6 dalies f punkte ir 7 dalyje nustatyta, kad vairuotojai įveda šalies, į kurią jie atvyko kirtę valstybės narės sieną, simbolį. Ši prievolė taikoma nuo 2020 m. rugpjūčio 20 d. transporto priemonėse, kuriose įrengtas analoginis tachografas, o nuo 2022 m. vasario 2 d. – transporto priemonėse, kuriose įrengti skaitmeniniai tachografai.

Vairuotojas turi sustoti artimiausioje įmanomoje sustojimo vietoje pasienyje arba kirtus sieną. Kai valstybės narės siena kertama keltu arba traukiniu, vairuotojas šalies simbolį turi įvesti atvykimo uoste ar stotyje.

Taip pat svarbu pažymėti, kad nuo 2020 m. rugpjūčio 20 d. transporto priemonių, kuriose įrengtas analoginis tachografas, vairuotojai privalo įvesti tų šalių, kuriose kasdienio darbo laikas prasidėjo ir baigėsi, simbolius, kaip jau buvo reikalaujama transporto priemonių, kuriose įrengtas skaitmeninis tachografas, atveju.