

Töö-ja puhkeaja järgimise uuring Eesti maanteetranspordi ettevõtetes

Tallinna Tehnikakõrgkooli Arenduskeskus

Töö reg.nr. 2004-40



MAANTEEAMET

Tallinn 2004

SISUKORD

Sissejuhatus	2
1. Uurimistöö eesmärk ja metoodika	3
2. Mootorsõidukijuhi töö-ja puhkeaja kesvust reguleeriv seadusandlus	5
2.1 Mootorsõidukijuhi sõidu- ja puhkeaja kestuse ning arvestuse kord	5
2.2 Sõidumeeriku paigaldamise ja kontrollimise korra kehtestamine	10
3. Salvestulehtede kontrollimise metoodika	13
4. Kokkuvõtte mootorsõidukijuhtide sõidu-ja puhkeaja uuringust	19
5. Veduse eest vastutavate spetsialistide küsitlus	26
6. Mootorsõidukijuhi sõidu ja puhkeaja nõuete mittetäitmise võimalik mõju liiklusohutusele	28
7. Ettepanekud mootorsõidukijuhi sõidu ja puhkeaja nõuete täitmise parandamiseks	28
8. Lisad	31

SISSEJUHATUS

Efektiivsete liiklusohutusosalaste meetmete väljatöötamine on sageli keeruline, sest nende rakendamise tõhusus sõltub liiklejate sihtgrupi hoiakutest ja kontrolli tõhususest. Käesoleva uurimistöö üldiseks eesmärgiks on uurida sõidumeeriku nõuetekohast kasutamist Eesti maanteetranspordi ettevõtetes. AETR kokkulepe on „Rahvusvahelisel autoveol töötava sõiduki meeskonna tööalane Euroopa kokkulepe“ (*European Agreement concerning the work of crews of vehicles engaged in international road transport*). See on rakendunud kõikides EL riikides ja mitmetes muudes riikides sätestab autojuhi töö- ja puhkeaja rezhiimi maanteevedude teostamisel. Töö- ja puhkeaja (AETR) kokkulepe reglementeerib sõidu-ja puhketundide arvu autojuhtidel, kes sõidavad AETR- kokkuleppega ühinenud riiki või läbivad seda. AETR-i vajalikkus johtub eelkõige mootorsõidukijuhtide tööaja regulatsioonist, st piiratakse juhtide ületöötamist ja ennetatakse sellega kaasnevaid riske.

Eesti veoettevõtete juhtide jaoks pole AETR kokkulepe nõuete täitmine uus, rohkem ollakse sellega harjunud rahvusvahelistel vedudel, kuna liiklusjärelvalve on tõhusam. Näiteks IRU liiklusohutuse harta sätestab, et vedaja ja IRU liikmesassotsiatsioon lepivad kokku, et pärast käesolevale Hartale allakirjutamist avaldatakse nende nimed IRU veebilehel ja vedaja kohustub järgima IRU liiklusohutuse käsiraamatus sisalduvaid nõuandeid sh kontrollima sõidumeeriku ja salvestuslehtede andmete vastavust autojuhtide sõidu-ja puhkeaegadele.

Käesoleval aja on levinud mehaanilised sõidumeerikud, sõidumeerikute salvestuslehti peavad korrektselt täitma autojuhid ja tööandja peab jälgima nende täitmist ja peab tagama nende säilitamise.

Alates käesoleva aasta augustist paigaldavad autotootjad autodele digitaalsed sõidumeerikud ja järgmise 10-15 aasta jooksul rahvusvahelistel vedudel asenduvad mehaanilised sõidumeerikud digitaalsetega EL liimesriikide vahelistel vedudel.

Käesolev uurimistöö on oma laadilt pilootuuring, mille käigus uuriti juhuvalimi põhimõttel nelja maakonna: Tallinna ja Harjumaa, Pärnumaa, Tartumaa ja Ida-Virumaa maanteetranspordi ettevõtteid. Ettevõtetest vajaliku informatsiooni kättesaamiseks kasutasime Tööinspektsiooni piirkondlike inspektorite abi. Kõigi nelja maakonna ettevõtetes uuritud sõidumeerikute salvestuslehed on võetud perioodist 01.01. – 15.09.2004.

Käesoleva töö vastutavaks täitjaks oli **Enno Lend**, täitjateks **Peter Vulla** ja **Gunnar Meinhard**.

1. Uurimistöö eesmärk ja metoodika

Antud uurimistöö eesmärgiks on uurida töö- ja puhkeaja (AETR) nõuete täitmist autojuhtide poolt ja nende eiramise oluliste põhjuste väljaselgitamist ning nende analüüsi. Uurimistöö vajadus tuleneb sellest, et auto- ja bussijuhtide töötasusüsteem on mitmetes ettevõtetes ajapõhine, mis omakorda tingib lubatud tööaja ületamise ja sellega kaasneva juhtide üleväsimuse.

Kuna töö- ja puhkeaja nõuetest kinnipidamist jälgitakse Euroopa Liidu riikides märksa tõhusamalt, kui seni Eestis, siis on selle probleemi analüüs ajakohane. AETR nõuetest kinnipidamine ja selle uuring on oluline nii liiklusohutuse kui ka Eesti veoettevõtte maine seisukohalt.

Antud uurimistöö sihtgrupiks on siseriiklike ja rahvusvaheliste vedudega tegelevad kauba- ja sõitjateveo ettevõtted. Uurimistöö koosneb kvantiteetuuringust, mille käigus analüüsitakse sõidumeeriku salvestuslehtedel olevat informatsiooni ja tuuakse välja põhilised nõuete rikkumised. Kvalitatiivne uuring keskendub ettevõtete vedude eest vastutavate isikute anketeerimisele (intervjuerimisele), selgitamaks välja ettevõtete poolne suhtumine AETR nõuete täitmisel.

Uurimistöö läbiviimise üheks probleemiks on suur kvantitatiivse informatsiooni maht, kuna sõidumeerikutega sõidukite arv on küllaltki suur. Eesti Äriregistri andmetel oli seisuga 16.06.2003 sõitjate- ja kaubavedu maanteel põhitegevusalaks 2384 transpordiga tegelevale äriühingule, millest 2110 ettevõtet oli märkinud põhitegevuseks riigisisese ja rahvusvahelise kaubaveo. Eelmise aasta alguse seisuga oli riigisisese veoseveo tegevusluba antud 833 ja rahvusvahelise veoseveo tegevusluba 599 ettevõttele ning sõidukikaarte oli väljastatud vastavalt 3145 ja 4520, seega kokku 7665. Antud uurimistöö autorite arvates ükski statistiline aruandlus ei sisalda täpset informatsiooni nende sõidukite arvu kohta, millel vastavalt kehtivatele õigusaktidele peab olema sõidumeerik. Sõidumeeriku kasutamise osas on palju erandeid, mis tulenevad veoauto või autobussi kasutamise eesmärkidest, näiteks :

- kui sõidukit kasutatakse isiklike mitteärilike otstarbega esemete vm tasuta veoks

- sõidukit kasutatavad põllumajandusettevõtted oma veoste veol kuni 50 km raadiuses oma paiknemiskohast.

Oma kulul rahvusvahelise autoveo tegevuslube oli väljastatud 74 ja sõidukikaarte 90. Autorite hinnangul peaks sõidumeerikuid kasutatavaid veoautosid ja autobusse siseriiklikel ja rahvusvahelistel vedudel olema 12000-13000 veoautot ja bussi.

Seetõttu püstitasid autorid eesmärgi analüüsida ca 2 % ettevõtteid, kuna kahe protsendiline juhuvalim annab suure uuritavate ettevõtete puhul representatiivse tulemi. Sõidumeerikute õige kasutamine või selle eiramine ei sõltu mitte niivõrd autode arvust, küll aga ettevõtete arvust, sest veoettevõtte töökorraldusest /nõudmistest oleneb autojuhtide poolt õige sõidumeeriku kasutamine.

Uuring viidi läbi kahes etapis:

1. Sõidu- ja puhkeaja rakendamise kontroll.
2. Vedude eest vastutavate spetsialistide küsitlus.

Sõidu- ja puhkeaja rakendamise kontrolli käigus analüüsiti Eesti Vabariigi 5 erineva regiooni - Tallinn, Harjumaa, Tartumaa, Pärnumaa ja Ida-Virumaa - autojuhtide sõidu- ja puhkeaja nõuete täitmist sõidumeeriku salvestulehtede alusel.

Vedude eest vastutavate spetsialistide küsitlus viidi läbi Tallinna Tehnikakõrgkoolis toimunud täiendkoolituse ajal.

Uuring koosneb järgmistest osadest:

1. Mootorsõidukijuhi sõidu- ja puhkeaja kestust reguleeriv seadusandlus (väljavõtted seadusandlikest aktidest)
2. Salvestuslehtede kontrollimise meetodika
3. Kokkuvõtte mootorsõidukijuhtide sõidu- ja puhkeaja kestuse uurimusest
4. Vedude eest vastutavate spetsialistide küsitluse tulemused
5. Mootorsõidukijuhi sõidu- ja puhkeaja nõuete mittetäitmise mõju liiklusohutusele
6. Ettepanekud mootorsõidukijuhi sõidu- ja puhkeaja nõuete mittetäitmise parandamiseks

Lisad. Sõidumeeriku kasutamisel sagedamini esinevad vead.

2. Mootorsõidukijuhi töö- ja puhkeaja kestvust reguleeriv seadusandlus

Käesoleva peatüki eesmärgiks on anda kokkuvõtlik ülevaade töö- ja puhkeaja reguleerivast õigusaktist (määrusest) ja tuua välja põhilised nõuded, mille täitmisel esineb kõige rohkem puudusi autojuhtide ja vedude eest vastutavate isikute tasandil.

AETR on «Rahvusvahelisel autoveol töötava sõiduki meeskonna tööalane 1. juuli 1970. a Euroopa kokkulepe» (*European Agreement concerning the work of crews of vehicles engaged in international road transport*), mille viimane redaktsioon kehtib alates 17.05.1999. Töö- ja puhkeaja (AETR) kokkulepe reglementeerib sõidu- ja puhketundide arvu autojuhtidel, kes sõidavad AETR-kokkuleppega ühinenud riiki või läbivad seda. AETR-i vajalikkus johtub eelkõige mootorsõidukijuhtide tööaja regulatsioonist, st piiratakse juhtide ületöötamist ja ennetatakse sellega kaasnevat riski.

AETR kokkuleppes lähtudes on EL riigid välja töötanud siseriikliku mootorsõidukijuhtide töö- ja puhkeajaga reguleeriva seadusandluse. Eesti Vabariigis mootorsõidukijuhi töö- ja puhkeaja kestvust reguleeriv seadusandlus on esitatud peatükis 2.1.

AETR –i nõuete täitmise kontroll ei saa põhineda ainult liiklusjärelvalve ja/või tööinspektsiooni, oluliselt tuleb tõhustada ettevõtte (sõiduki valdaja) sisekontrolli selles valdkonnas.

2.1 Mootorsõidukijuhi sõidu- ja puhkeaja kestuse ning arvestuse kord (väljavõte)

Kehtestatud valitsuse määrusega nr 70 (20.02.2001.), jõustunud 26.02.2001.

§ 1. Määruse reguleerimisala

(1) Määrus sätestab sõitjaid vedava üle 9 istekohaga (kaasa arvatud juhi koht) või veost vedava üle 3500-kg registrimassiga, haagisega või haagiseta mootorsõiduki (edaspidi sõiduk) juhi sõidu- ja puhkeaja kestuse ning arvestamise korra.

§ 3. Nõuded rahvusvahelisel autoveol

Rahvusvahelise autoveo korral peavad:

(1) Eestis registreeritud, § 1 lõikes 1 nimetatud sõidukite juhid kogu teekonna ulatuses täitma «Rahvusvahelisel maanteeveol töötava sõiduki meeskonna tööaja Euroopa kokkuleppe (AETR)» (RT II 1996, 30/31, 109) nõudeid. (nimetatud nõuded kehtivad Eestis registreeritud sõidukite ja juhtide kohta ka siis, kui nad viibivad selliste riikideterriitoriumil, mis ei ole ühinenud AETR

kokkuleppega);

(2) välisriigis registreeritud, sõidukite juhid täitma Eesti territooriumil AETR nõudeid.

§ 4. Erisused rahvusvahelisel ja siseriiklikul autoveol

Käesoleva määruse nõudeid ei rakendata rahvusvahelisel ja siseriiklikul autoveol käsitletavas määruhes toodud erandite korral.

2. peatükk. SÕIDU- JA PUHKEAJA KESTUS

§ 6. Sõiduaja kestus

(1) Sõiduaeg kahe ükskõik millise päevase puhkeaja või päevase puhkeaja ja iganädalase puhkeaja vahel ei tohi ületada 9-tundi. Sõiduaega võib nädala jooksul kaks korda pikendada 10-ne tunnini.

Iganädalase puhkeaja peab juht kasutama

- kaubaveol mitte hiljem kui **6-** ja

- sõitjateveol (v.a liiniveod) mitte hiljem kui **12- päevase sõiduaja järel**.

(2) Kahe järjestikuse nädala summeeritud sõiduaeg ei tohi ületada **90 tundi**.

§ 7. Vaheajad

(1) Pärast 4,5 tunnist sõiduaega peab juht tegema vaheaja kestusega vähemalt **45 minutit**. Seda vaheaega võib jagada vähemalt 15-minutilisteks vaheaegadeks, mis on jaotatud sõiduajale ja vahetult pärast sõiduaega selliselt, et vaheaegade kestus kokku oleks vähemalt **45 minutit**. Vaheaega ei pea kasutama enne puhkeaja algust.

(2) Vaheaegade jooksul ei tohi juht teha mingit muud tööd, kusjuures muu tööna ei arvestata ooteaega ja aega, mida veedetakse liikuvast sõidukist, praamil või rongis.

§ 8. Puhkeaeg

Puhkeaeg on ükskõik milline katkematu vähemalt **1 tunni pikkune ajavahemik**, mille jooksul juht võib oma aega vabalt kasutada.

§ 9. Igapäevane puhkeaeg

(1) Iga 24-tunnise ajavahemiku jooksul peab juhil olema vähemalt **11-tunnine katkematu igapäevane puhkeaeg**,

mida võib nädalas mitte üle kolme korra lühendada kuni 9-tunniseks katkematuks puhkeajaks tingimusel, et saamata jäänud puhkeaeg võimaldatakse juhile enne järgmise nädala lõppu.

Nendel päevadel, kui puhkeajaga ei lühendata, võib puhkeajaga kasutada ka kahel või kolmel

erineval ajal, kusjuures üks neist peab kestma vähemalt 8 tundi ning kogu puhkeaeaga on pikendatud vähemalt 12 tunnini.

(2) Kui sõidukil on vähemalt kaks juhti, siis iga 30-tunnise ajavahemiku jooksul peab igal juhil olema vähemalt 8-tunnine katkematu puhkeaeag.

§ 10. Igapäevase puhkeaja rakendamise erand

(1) Kui autovedu teostav juht saadab praamil või rongis veetavat sõidukit, võib vaatamata §-s 9 sätestatud igapäevast puhkeaeaga katkestada üks kord, suurendades igapäevase puhkeaja kestust 2 tunni võrra. Selle erandi rakendamiseks peavad olema täidetud järgmised tingimused:

1) üht osa igapäevasest puhkeajast kasutatakse maismaal kas enne või pärast praamil või rongis kasutatud igapäevase puhkeaja osa;

2) igapäevase puhkeaja kahe osa vaheline ajavahemik peab olema võimalikult lühike ega tohi koos tollitoimingutega ületada ühte tundi enne pealelaadimist või pärast mahalaadimist;

3) juhil peab olema võimalik puhkeaja kestel puhata.

(2) Igapäevast puhkeaeaga võib veeta seisvas sõidukis, kui selles on magamisase.

§ 11. Iganädalane puhkeaeag

(1) Nädal on periood, mis algab esmaspäeval kell 00.00 ja lõpeb pühapäeval kell 24.00.

(2) Igale nädalal tuleb ühte § 9 tingimustele vastavat puhkeaeaga pikendada:

- 45-tunniseks katkematuks iganädalaseks puhkeajaks, mida võib lühendada

- 36 tunni sõiduki tavalises paiknemiskohas ja

- 24 tunni sõiduki kasutamisel mujal.

Saamata jäänud puhkeaja asemel peab juhile võimaldama katkematu puhkeaja enne nimetatud nädalale järgneva kolmanda nädala lõppu.

§ 12. Puhkeaja lühendamise tõttu võimaldatav puhkeaeag

Igapäevase või -nädalase puhkeaja lühendamise tõttu võimaldatav puhkeaeag tuleb liita mis tahes teise, vähemalt 8-tunnise puhkeajaga ja see võimaldatakse juhi soovil tema elukohas või sõiduki tavalises paiknemiskohas.

§ 13. Kõrvalekalded sõidu- ja puhkeaja korraldusest

Liiklusohutliku olukorra vältimiseks võib juht sobiva peatuskohani sõitmisel kalduda kõrvale käesoleva määrusega sätestatud sõidu- ja puhkeaja korraldusest, tagades seejuures liiklejate, sõiduki ja veose ohutuse. Juht peab märkima kõrvalekaldumise iseloomu ja põhjuse sõidumeeriku salvestuslehele või oma töögraafikusse.

3. peatükk

SÕIDU- JA PUHKEAJA ARVESTUS

§ 14. Sõidumeerik

- (1) Sõiduk peab olema varustatud AETR nõuetele vastava ja nende nõuete kohaselt paigaldatud, kontrollitud ja töökorras oleva sõidumeerikuga.
- (2) Juhi sõidu- ja puhkeaja arvestus toimub sõidumeeriku abil saadud salvestuslehtede alusel.
- (3) Sõidumeerikule märgitud tingmärkidest kasutatakse sõiduaja tähistamiseks tingmärki «rool», juhi sõiduajast erineva tööalase tegevuse tähistamiseks tingmärki «diagonaaliga ruut» ja puhkeaja tähistamiseks tingmärki «voodi».

4. peatükk

SÕIDUKI VALDAJA KOHUSTUSED

§ 15. Sõiduki valdaja kohustus vedude korraldamisel

Sõiduki valdaja peab korraldama vedusid nii, et juhil oleks võimalik täita käesoleva määruse nõudeid.

§ 16. Sõiduki valdaja kohustused sõidu- ja puhkeaegade rakendamisel

- (1) Sõiduki valdaja peab juhile andma piisava arvu sõidumeeriku salvestuslehti, mis on ette nähtud kasutamiseks sõidukile paigaldatud sõidumeerikus. Salvestuslehtede arvu määramisel tuleb arvestada veo kestust ja vajadust omada varulehti vigastatud või rikutud salvestuslehtede asendamiseks.
- (2) Sõiduki valdaja peab regulaarselt kontrollima sõidu-, muu tööalase tegevuse ja puhkeaegu. Käesoleva määruse nõuete rikkumise avastamisel peab ta need kohe kõrvaldama ja vältima nende kordumist, muutes näiteks töögraafikut või marsruuti.

§ 17. Salvestuslehtede säilitamise kohustus

Sõiduki valdaja peab säilitama nõuetekohaselt täidetud ja kronoloogiliselt süstematiseeritud salvestuslehed vähemalt kaheteistkümne kuu jooksul, arvates viimase sissekande kuupäevast ja esitama need kontrollimise õigust omava ametiisiku nõudmisel.

§ 18. Sõidumeeriku parandamine ja kontrollimine

- (1) Sõidumeeriku tehnilise rikke korral on sõiduki valdaja kohustatud korraldama sõidumeeriku parandamise ja kontrollimise nii kiiresti kui võimalik, kuid mitte hiljem kui 7 kalendripäeva jooksul.

(2) Sõidumeeriku kontrollimist võivad teostada kas sõidumeeriku valmistaja või valmistaja volitatud esindaja, kui nad on «Mõõteseaduse» (RT I 1994, 71, 1224; 2000, 71, 442) §-s 13 nimetatud akrediteerimisasutuse poolt tunnistatud antud alal erialaselt pädevaks.

5. peatükk

JUHI KOHUSTUSED

§ 19. Juhi kohustused sõidumeeriku kasutamisel

(1) Juht peab kindlustama sõidumeeriku õigeaegse sisselülitamise ja nõuetekohase kasutamise kogu tööperioodi jooksul, alates ajast, millal ta sõiduki üle võtab.

(2) Sõidumeeriku tehnilise rikke korral on juht kohustatud kohe informeerima sõiduki valdajat lahendamaks kiiresti sõidumeeriku parandamise ja kontrollimise küsimuse.

§ 20. Juhi kohustused salvestuslehtede hoidmisel ja täitmisel

(1) Juhil peavad jooksva nädala salvestuslehed ja eelneva nädala viimase päeva salvestusleht olema sõidu ajal kaasas ning ta on kohustatud need esitama kontrollijale.

(2) Juht peab enne väljasõitu kirjutama salvestuslehele oma ees- ja perekonnanime, salvestuslehe paigaldamise koha, kuupäeva, sõiduki registreerimismärgi ja läbisõidumõõdiku näidu.

(3) Pärast tööperioodi lõppu või sõiduki vahetamisel peab juht kirjutama salvestuslehele saabumiskoha, kuupäeva, läbisõidumõõdiku näidu ja läbitud vahemaa.

(4) Juht ei tohi kasutada määrdunud või vigastatud salvestuslehti. Kui registreeritud andmetega salvestusleht saab vigastada, peab juht kinnitama vigastatud lehe seda asendava varulehe juurde.

(5) Kui sõidumeeriku normaalne kasutamine ei ole sõidumeeriku tehnilise rikke või juhi sõidukist eemal töötamise tõttu võimalik, peab juht täitma salvestuslehe tagakülje, juhindudes tagaküljele trükitud tingmärkidest.

(6) Juht võib teha puhkepäevade või muude seisupäevade kohta lühikese märkuse vabale päevale järgneva tööpäeva salvestuslehe tagaküljele.

6. peatükk

NÕUETE TÄITMISE KONTROLLIMINE

§ 21. Nõuete täitmist kontrollivad isikud

(1) Määruse nõuete täitmist maanteel, tänaval või muul liikluseks kasutataval rajatisel, samuti

parklas või puhkekohas (edaspidi liiklus) kontrollivad politseiametnikud, abipolitseinikud või teised selleks seadusega volitatud isikud.

(2) Määruse nõuete täitmist sõiduki valdaja juures kontrollivad Tööinspektsiooni ametnikud.

§ 22. Kontrollimisele esitatavad nõuded

(1) Käesolevas määruses sätestatud nõuetest kinnipidamise kontrollimine peab aasta jooksul hõlmama vähemalt 1% tööpäevadest, kusjuures nimetatud ajast vähemalt 15% ulatuses toimub kontrollimine liikluses ja vähemalt 25% ulatuses sõiduki valdaja juures.

(2) Liikluses kontrollitakse igapäevast sõiduaega, vaheaegu ja päevast puhkeaga ning viidete korral kõrvalekalletele ka eelnevate päevade salvestuslehti, sõidumeeriku korrasolekut ja võimalikku väärkasutamist. Liikluses kontrollitakse võrdsetel alustel kõiki sõidukeid, sõltumata sellest, kas sõidukid on registreeritud Eestis või välisriigis.

(3) Sõiduki valdaja juures kontrollitakse lisaks lõikes 2 sätestatule iganädalast puhkeaga, kahenädalast summeeritud sõiduaega, kasutamata puhkeaja võimaldamist, salvestuslehtede kasutamist ja sõidukijuhtide töö korraldamist.

2.2 Sõidumeeriku paigaldamise ja kontrollimise korra kehtestamine (väljavõte)

Teede- ja sideministri 16. jaanuari 2001. a määrus nr 2

§ 1. Reguleerimisala

(1) Käesolev kord kehtestab nõuded mootorsõidukijuhi sõidu- ja puhkeaja ning mootorsõiduki läbisõidu mõõtmiseks ning registreerimiseks ette nähtud sõidumeerikule, sõidumeeriku paigaldamisele sõidukile, paigaldatud sõidumeeriku kontrollimisele ja sõidumeeriku kontrollimisele liikluses.

(2) Käesolev määrus ei kehti digitaalse andmesalvestusega sõidumeeriku kohta.

2. peatükk NÕUDED SÕIDUMEERIKULE JA SÕIDUMEERIKU SALVESTUSLEHELE

§ 2. Nõuded sõidumeerikule

(1) Eestis on lubatud kasutada sõidumeerikut, mille andmeplaadile on kantud «Rahvusvahelisel maanteeveol töötava sõiduki meeskonna tööaja Euroopa kokkuleppe» (edaspidi *AETR*) (RT II 1996, 30/31, 109) või Euroopa Majandusühenduse Nõukogu 20. detsembri 1985. a määruse 3821/85 või

selle hilisemate muudatuste kohane tüübikinnituse tunnusmärk (edaspidi *tunnusmärk*). Tunnusmärk koosneb riskülikust, mille sisse on märgitud täht «E» või «e» ja selle järele kinnituse andnud riigi tunnusnumber ning risküliku vahetusse lähedusse sõidumeeriku tüübile omistatud tüübikinnituse number.

(2) Lõikes 1 nimetatud tunnusmärk peab olema mittekustuv ja alati selgelt loetav.

(3) Andmeplaadil peavad olema lisaks tunnusmärgile järgmised andmed (kirjed):

1) valmistajanimi ja aadress;

2) valmistajainumber ja valmistamisaasta.

(4) Sõidumeerik peab mõõtma ja registreerima:

1) sõiduki läbisõitu;

2) sõiduki kiirust;

3) sõiduaega;

4) muud töö- või kasutatavat aega;

5) töövaheaegu ja igapäevast puhkeaega.

Kahe mootorsõidukijuhiga (edaspidi *juht*) mootorsõiduki (edaspidi *sõiduk*) sõidumeerikul peab olema võimalik samaaegselt kahele eri sõidumeeriku salvestuslehele (edaspidi *salvestusleht*) registreerida üksikasjalikult punktides 3, 4 ja 5 nimetatud aegu.

(5) Sõiduki läbisõitu võib mõõta ja registreerida kas edasi- ja tagurpidi sõidul või ainult edaspidisõidul.

(6) Kui sõidukil on kaks juhti, siis peab olema võimalik vahetada salvestuslehti nii, et lõike 4 punktides 1, 2 ja 3 nimetatud teave oleks märgitud sõidukit tegelikult juhtiva juhi salvestuslehele.

§ 3. Nõuded salvestuslehele

(1) Sõidumeeriku salvestusleht on ette nähtud sõidumeerikusse paigutatuna registreerima ja salvestama sõidumeeriku poolt edastatud teavet. Lubatud on kasutada ainult käesoleva määruse § 2 lõikes 1 toodud tüübikinnituse tunnusmärki omavat salvestuslehte.

(2) Igal sõiduki meeskonda kuuluval juhil peab olema võimalik märkida salvestuslehele seda vigastamata ja märgete loetavust mõjutamata enne väljasõitu oma perekonna- ja eesnimi, sõiduki registreerimismärgi andmed, sõiduki asukoht tööperioodi alustamisel ja kuupäev ning läbisõidumõõdiku näit ja pärast tööperioodi lõppu saabumiskoht, kuupäev, läbisõidumõõdiku näit ja läbitud vahemaa.

(3) Salvestuslehele peavad olema trükitud vähemalt järgmised andmed:

1) valmistaja nimi ja aadress või kaubamärk;

2) tüübikinnituse tunnusmärk;

3) sõidumeeriku, milles lehte saab kasutada, tüübikinnituse tunnusmärk;

4) kiiruse mõõteala ülempiir trükituna km/h-s.

3. peatükk SÕIDUMEERIKU KONTROLLIMISE LIIGID

§ 4. Sõidumeeriku kontrollimise liigid

Sõidumeeriku nõuetele vastavuse ning tema sõidukile paigaldamise ja kasutamise kontrollimise liigid on:

- 1) uue või parandatud sõidumeeriku kontrollimine vastavalt AETR nõuetele enne paigaldamist;
- 2) sõidumeeriku esmane kontrollimine pärast paigaldamist;
- 3) sõidumeeriku üldtehnilise seisukorra kontrollimine koos sõiduki korralise tehnilise ülevaatusega;
- 4) sõidumeeriku kontrollimine koos hälvete määramisega;
- 5) sõidumeeriku kasutamise kontrollimine liikluses.

3. Salvestuslehtede kontrollimise meetodika.

Salvestuslehti kontrolliti kombineeritult tehes kõigile salvestusketastele esmalt visuaalse kontrolli ja seejärel kontrolliti kõik võimalikud rikkumised arvutiprogrammi abil (terviklikku uuritud salvestuslehtede andmebaasi ei loodud). Täiendavat visuaalset kontrolli vajavad ka need salvestuslehed, mis on kahjustunud või määratud ja arvutis pole võimalik joondiagrammi lugeda. Samuti hinnati visuaalse kontrolli käigus salvestuslehe kantavate kirjete õigsust (olemasolu). Tulemused fikseeriti protokollis.

1. Visuaalne kontroll.

Salvestuslehtede visuaalsel kontrollil salvestuslehtede seadusejärgset käsitsi täitmist ja kasutamist, samuti sõidu- ja puhkeaegade kasutamist, kui autojuhi tööperiood oli piisavalt lühike. Täpsema ülevaate saab siis, kui skaneeritud kujutisi arvutis suurendada.

2. Programmi TAHHOGGR kasutamine.

Kui autojuhi tööperiood oli suurima lubatu lähedane või olid arvatavad rikkumised, kasutati arvutiprogrammi TAHHOGGR. Nimetatud arvutiprogramm on ette nähtud sõidumeeriku mõõtetulemuste numbriliseks esitamiseks ja arvutis säilitamiseks. TAHHOGGR programmi abil salvestatakse skaneeritud salvestuslehe mõõtetulemused numbrilisel kujul arvuti kõvakettal asetsevasse andmebaasi.

Skaneeritud salvestuslehed tuleb salvestada kõvakettale kausta, mis on määratud tahhogrammide kujutiste salvestamiseks alamkataloogis **\TACHO\PARAM**. Juhul kui, tahhogrammide kujutiste salvestamiseks pole eraldi kausta määratud, tuleb nad salvestada kausta **\TACHO\PIC** režiimis BMP.

Tõese lugemi saavutamiseks tuleb skaneeritud salvestuslehed („Paint“ programmis) puhastada kasutamisel tekkinud üleliigsetest joontest.

Vastavalt vajadusele saab iga autojuhi kohta teha lühikese väljavõtte (tabel 1) ja täpsustatud väljavõtte kellaegadega (tabel 2) või ajatabeliga (tabel 3). Lühikene ja ajatabeliga väljavõtte uurimistöö seisukohalt iseseisvat tähtsust ei oma, mistõttu tabelite 2,3 näited on esitatud vähendatud mõõtkavas. Nimetatud tabelite andmeid saab kasutada eelkõige tööandja autojuhi töö- ja puhkeaja planeerimisel.

Lühikene väljavõtte andmebaasist on esitatud aruandes tööperioodi pikema tööperioodi kohta.

Koos iga skaneeritud salvestuslehega saab säilitada ka salvestuslehti identifitseerivaid andmeid autojuhi, auto, firma ja auto teekonda kajastavate mõõtmistulemuste kohta TAHHOGGR programmi

abil võib printerile või kuvarile väljastada aruandeid andmebaasi sisust tabelite kujul WORLD dokumendina. Samas on võimalus väljastada andmeid EXCEL tabelite kujul. TAHHOGR programm lubab arhiveerida andmebaasis olevaid andmeid ning muuta andmebaasis säilitatavaid andmeid.

Andmete vastavust mootorsõidukijuhisõidu- ja puhkeaja korralduse eeskirjale saab programmi abil kontrollida vajutades klahvile „Liiklusseaduse kontroll“ sõltumata väljavõtte formaadist.

2.2. Nõuded arvutisüsteemile

2.2.1 Personaalarvuti

Sobivad 486 DX või Pentium baasil personaalarvutid, millel on operatiivmälu vähemalt 8 Mb ja kõvakettal vaba mälu vähemalt 30 Mb. Operatsioonsüsteemidena võib kasutada Windows 95 (B versioon), Windows98 või Windows NT 4.0. Arvuti protsessori taktsagedus mõjutab oluliselt **TAHHOGR**aafi mõõtmistulemuste töötlemise aega, kuna **TAHHOGR**aafi kettal asuvate mõõtmistulemuste teisendamine numbriliseks nõuab suure hulga arvutuste läbiviimist.

Olenevalt andmebaasi ja arhiivi suurusest võidakse kõvakettal kasutada 3-10 Mb mälu. Et vältida info võimalikku rikkumist, on soovitatav säilitada andmebaasi ja arhiivi koopiaid andmete pikaajaliseks salvestamiseks sobival seadmel, näiteks diskettidel, vahetatavatel kõva- või optilistel ketastel. Selle võimaluse puudumisel, tuleks kopeerida andmebaas ja arhiiv arvuti kõvakettale. Varukoopiate tegemine on soovitatav, kui andmebaasi või arhiivi on olulisel määral muudetud.

2.2.2 Skanner

Soovitatav on kasutada must-valget skannerit, mis töötab täpsusega 300-600 pikselit tolli kohta. **TAHHOGR**aafi skaneerimise täpsusest sõltub **TAHHOGR**aafi mõõtetulemuste numbriliseks teisendamise täpsus ja vastav töötlemisaeg. Skanneriga koos peavad olema installeeritud vastav skannerile ja operatsioonsüsteemile sobivad draiverid. Käsiskannerid mõõtmistulemuste sisestamiseks ei sobi, kuna ei suuda garanteerida nõutavat täpsust. Skanner peaks olema seadistatud nii, et skaneeritud pilt ei erine originaalist. Juhul kui mitmekordsel ühe ja sama **TAHHOGR**aafi ketta skaneerimisel saadakse erinevad tulemused, saab abi tarkvara valmistajalt.

2.2.3 Printer

TAHHOGRaafi ketaste numbriliseks teisendamiseks kasutatav tarkvara printerile mingeid erinõudeid ei esita. Sobivad nii maatriks, laser kui ka tindiprinterid, mille kasutamist lubab operatsioonisüsteem. Vastavalt printerile ja operatsioonisüsteemile peavad olema installeeritud draiverid. Juhul kui on kasutusel mitu printerit, võib määrata konkreetse printeri vajutades klahvile Printer, vastasel puhul kasutatakse ettemääratud printerit.

Tabel 1. Lühike väljavõtte andmebaasist

TARTU		Autojuht: ELJAS		Tööaeg															
Kuupäev	Autojuht	Auto	Tööaeg										Puhkeaeg	KM	Reis	Kiirus			
[11]	[21]	[31]	[41]	[51]	[61]	[71]	[81]	[91]	[101]	[111]	[121]	[131]	[141]	[151]	[161]	[171]	[181]	[191]	[201]
			uaeg	Teen.aeg	Ooteaeg	Kokku													
22.03-22.03	ELJAS	056APF	8.10'	0.00'	0.00'	8.10'	15.45'	601	74										
23.03-23.03	ELJAS	056APF	5.43'	0.00'	0.00'	5.43'	4.27'	400	70										
24.03-24.03	ELJAS	056APF	8.48'	0.00'	0.00'	8.48'	15.09'	601	68										
25.03-25.03	ELJAS	056APF	6.38'	0.00'	0.00'	6.38'	10.44'	429	65										
26.03-26.03	ELJAS	056APF	6.57'	0.00'	0.00'	6.57'	7.26'	465	67										
30.03-30.03	ELJAS	056APF	6.48'	0.00'	0.00'	6.48'	11.00'	453	67										
31.03-31.03	ELJAS	056APF	8.32'	0.00'	0.00'	8.32'	15.15'	610	71										
01.04-01.04	ELJAS	056APF	5.48'	0.00'	0.00'	5.48'	4.32'	398	69										
02.04-02.04	ELJAS	056APF	6.31'	0.00'	0.00'	6.31'	7.25'	448	69										
03.04-03.04	ELJAS	056APF	6.27'	0.00'	0.00'	6.27'	12.05'	456	71										
04.04-04.04	ELJAS	056APF	5.27'	0.00'	0.00'	5.27'	3.55'	390	72										
22.03-04.04 ELJAS			75.49'	0.00'	0.00'	75.49'	107.43'	5251											
K O K K U			75.49'	0.00'	0.00'	75.49'	107.43'	5251											

Tabelis 1 on näidatud järgmised andmed:

[1] – auto kasutamise kuupäev – sisestatud käsitsi;

[2] – autojuhi nimi – soovitatav oleks ka eesnimi – sisestatud käsitsi;

[3] – auto registreerimisnumber – sisestatud käsitsi;

[4] – sõiduaeg – juhi sõiduaeg;

[5] – teeninduse aeg – juhi tööaeg, mis erineb sõiduaajast;

[6] – ooteaeg – juhi tööga seotud aeg;

[7] – [4] + [5] + [6] – kõik juhi poolt kasutatavad ajad, mis erinevad puhkeajast ja mille eest on tööandjal alus autojuhile töötasu maksta;

[8] – juhi puhkeaeg;

[9] – sõiduki läbisõit, km;

[10] – sõiduki suurim hetkkiirus, km/h.

Tabel 2. Täpsustatud väljavõtte kellaegadega (kahe tööpäeva väljavõte)

Kuupäev	Autojuht	Auto	T ö ö a e g				Puhkeaeg	KM	Reis	Kiirus
			Sõiduaeg	Teen.aeg	Ooteaeg	Kokku				
22.03–22.03	ELJAS	056APF	8.10'	0.00'	0.00'	8.10'	15.45'	601	74	
	Ajavahemik 1		8.10'			8.10'				
23.03–23.03	ELJAS	056APF	5.43'	0.00'	0.00'	5.43'	4.27'	400	70	
	Ajavahemik 2		5.43'			5.43'				

Tabel 3. Täpsustatud väljavõtte ajatabeliga

Kuupäev	Autojuht	Auto	T ö ö a e g				Puhkeaeg	KM	Reis	Kiirus
			Sõiduaeg	Teen.aeg	Ooteaeg	Kokku				
22.03–22.03	ELJAS	056APF	8.10'	0.00'	0.00'	8.10'	15.45'	601	74	
	01.19–02.33		1.15'			1.15'		85	68	
	02.34–10.33						8.00'			
	10.34–10.44		11'			11'		6	31	
	10.45–12.58						2.14'			
	12.59–13.22		13'			13'	11'	6	29	
	13.23–16.39		3.17'			3.17'		261	79	
	16.40–17.36		3'			3'	54'	1	28	
	17.37–17.40		4'			4'		1	19	
	17.41–22.06						4.26'			
	22.07–01.13		3.07'			3.07'		240	77	

Lisa tabelile 1. „Liiklusseaduse kontroll“ WORLD dokumendina.

Eeskirja punkt 6. Kahe puhkeaja vaheline sõiduaeg ületab 9 tundi

10.22' (24.03) - 18.48' (25.03) Sõiduaeg = 14.54'

11.33' (31.03) - 19.45' (01.04) Sõiduaeg = 12.59'

Eeskirja punkt 8. 24 tunni vahemikus puudub 11-tunnine puhkeae

10.22' (24.03) - 10.21' (25.03) Puhkeae = 4.51'

6.03' (30.03) - 6.02' (31.03) Puhkeae = 3.57'

11.33' (31.03) - 11.32' (01.04) Puhkeae = 7.42'

5.15' (03.04) - 5.14' (04.04) Puhkeae = 5.27'

TAHHOGR programm „Liiklusseaduse kontroll“ ei arvesta mootorsõidukijuhi sõidu- ja puhkeaja kestuse erijuhte, mistõttu tuleb vajadusel sõiduaja pikendatud juhtum (10 tundi), puhkeaja lühendatud (9 tundi) ja katkestatud juhtumid visuaalselt üle vaadata.

Vajalik on salvestuslehe täiendav visuaalne ülevaatus, kuna toodud näites seadusejärgne puhkeae puudub ka päevadel, millistel salvestusleht sõidumerikust varem on välja võetud. Samuti ei arvesta arvutiprogramm alla 45-minutilisi jagatud vaheaegu., mille arvel näidatakse sõiduaega.

4. Kokkuvõte mootorsõidukijuhtide sõidu-ja puhkeaja uuringust.

Alljärgnevat tabelites on esitatud Tallinna, Harjumaa, Pärnumaa, Tartumaa ja Ida-Virumaa transpordiettevõtete sõidumeeriku uuringu statistilised andmed ning salvestuslehtedel enam esinevate rikkumiste kirjeldus. Tabelis 1 ja 2 on toodud sõidumeeriku kasutamist iseloomustavate näitajate kokkuvõte, mis hõlmab kõiki eelpool nimetatud regioone. Tabelites 3- 12 on toodud uuringu andmed regioonide lõikes

Tabel 1. Sõidumeeriku uuringut iseloomustavad üldnäitajad

	Kontrollitav näitaja	Kogus (tk)
1	Kontrollitud sõidumeeriku salvestuslehtede arv	3216
2	Kontrollitud juhtide arv	212
3	Vaadeldud ettevõtte arv	48
4	Salvestuslehti õigesti täitnud ja töö- ja puhkeaja nõudeid järginud juhtide arv	3
5	Korrektset täidetud salvestuslehtede arv (kolme juhi poolt)	67
6	Üksikutel päevadel sõidumeerikut ilma eksimusteta kasutanud juhtide arv	7

Tabel 2. Põhirikkumiste kirjeldus kõikide regioonide lõikes

	Põhirikkumiste olemus	Kogus(tk)	Rikkumiste protsent autojuhi kohta (%)
1	Sõidumeeriku tööaja lülitus tegemata	185 (juhil)	87,3
2	Sõidumeeriku puhkeaja lülitus tegemata	20 (juhil)	9,4
3	Sõidumeeriku rike, graafik ei ole loetav, samas puudusid käsitsi märgitud sõidu-, töö- ja puhkeajad	15 (juhil)	0,5
4	Salvestuslehel puudub juhi eesnimi või käekiri ei ole loetav, osa sõiduki kasutamist iseloomustavaid andmeid (saabumiskoht, läbitud vahemaa jt) salvestuslehele kandmata	44 (juhil)	20,3
5	Puudus salvestusleht	1 (juhil)	0,5
6	Salvestuslehtede ülekirjutamine (salvestuslehte kasutati enam, kui 24 tunni jooksul)	10 (juhil)	4,7

7	Salvestuslehe enneaegne välja võtmine sõidumeerikust, mis põhjustab puhkeaja märkimata jätmise	7 (juhil)	2,3
8	Juhtumite arv, milles töötas kaks juhti ühe salvestuslehega	2 (juhtumit)	1,1%
9	Sõiduaeg ületas enam kui kahe ööpäeva jooksul 10 tundi	10 (juhil)	4,6%
10	Puudusid nõuetele vastavad vaheajad	11 (juhil)	5,2%
11	Puudus ettenähtud katkematu puhkeae	10 (juhil)	4,6%

Tabel 3. Sõidumeeriku uuringut iseloomustavad üldnäitajad Tallinna piirkonna ettevõtetes

	Kontrollitud näitaja	Siseriiklik vedu	Rahvusvaheline vedu	Kokku
1	Kontrollitud sõidumeeriku salvestuslehte arv	515	867	1382
2	Kontrollitud juhtide arv	29	35	64
3	Vaadeldud ettevõtete arv	6	7	13
4	Salvestuslehti õigesti täitnud ja töö-ja puhkeaja nõudeid järginud juhtide arv	0	1	1
5	Korrektset täidetud salvestuslehtede arv	0	19	19 (1,3%)
6	Üksikul päeval sõidumeerikut ilma eksimusteta kasutanud juhtide arv	2	3	5

Tabel 4. Tallinna piirkonna veoettevõtete põhirikumiste kirjeldus

	Põhirikumiste olemus	Siseriiklik vedu	Rahvusvaheline vedu	Kokku
1	Sõidumeeriku tööaja lülitus tegemata	20	34	54
2	Sõidumeeriku puhkeaja lülitus tegemata	4	5	9
3	Salvestuslehtede enneaegne väljavõtmine sõidumeerikust, mis põhjustab puhkeaja märkimata jätmise	2	-	2

4	Sõidumeeriku salvestuslehe ülekirjutamine (salvestusleht enam kui 24-tundi kasutusel)	1	2	3
5	Salvestuslehel puudub juhi eesnimi või käekiri ei ole loetav, osa sõiduki kasutamist iseloomustavaid andmeid (saabumiskoht, läbitud vahemaa jt) salvestuslehele kandmata	4	-	4
6	Sõidumeeriku rike, graafik ei ole loetav, samas puudusid käsitsi märgitud sõidu-, töö- ja puhkeajad	-	4	4
7	Autode arv, millel töötas kaks juhti ühe sõidumeerikuga	-	1	1
8	Sõiduaeg ületas enam kui kahe ööpäeva jooksul 10 tundi	2		2
9	Puudusid nõuetele vastavad vaheajad	-	3	3
10	Puudus ettenähtud katkematu puhkeaeg	1	1	2

Tabel 5. Sõidumeeriku uuringut iseloomustavad üldnäitajad Harjumaa piirkonna ettevõtetes

	Kontrollitud näitaja	Kokku
1	Kontrollitud sõidumeeriku salvestuslehtede arv	158
2	Kontrollitud juhtide arv	10
3	Vaadeldud ettevõtete arv	2
4	Salvestuslehti õigesti täitnud ja töö- ja puhkeaja nõudeid järginud juhtide arv	1
5	Korrektset täidetud salvestuslehtede arv	25
6	Üksikutel päevadel sõidumeerikut ilma eksimusteta kasutanud juhtide arv	-

Tabel 6 Harjumaa piirkonna veoettevõtete põhirikkumiste kirjeldus

	Põhirikkumiste olemus	Kokku
1	Sõidumeeriku tööaja lülitus tegemata	3
2	Sõidumeeriku puhkeaja lülitus tegemata	5
3	Salvestuslehtede enneaegne väljavõtmine sõidumeerikust, mis põhjustab puhkeaja märkimata jätmise	4
4	Sõidumeeriku salvestuslehtede ülekirjutamine (salvestusleht enam kui 24-tundi kasutusel)	2
5	Salvestuslehel puudub juhi eesnimi või käekiri ei ole loetav, osa sõiduki kasutamist iseloomustavaid andmeid (saabumiskoht, läbitud vahemaa jt) salvestuslehele kandmata	-
6	Sõidumeeriku rike, graafik ei ole loetav, samas puudusid käsitsi märgitud sõidu-, töö- ja puhkeajad	3
7	Autode arv, millel töötas kaks juhti ühe sõidumeerikuga	1
8	Sõiduaeg ületas enam kui kahe ööpäeva jooksul 10 tundi	2
9	Puudusid nõuetele vastavad vaheajad	2
10	Puudus ettenähtud katkematu puhkeaeg	1

Tabel 7. Sõidumeeriku uuringut iseloomustavad üldnäitajad Tartumaa piirkonna ettevõtetes

	Kontrollitud näitaja	Kokku
1	Kontrollitud sõidumeeriku salvestuslehtede arv	623
2	Kontrollitud juhtide arv	49
3	Vaadeldud ettevõtete arv	11
4	Salvestuslehti õigesti täitnud ja töö- ja puhkeaja nõudeid järginud juhtide arv	-
5	Korrektset täidetud salvestuslehtede arv	-
6	Üksikul päeval sõidumeerikut ilma eksimusteta kasutanud juhtide arv	-

Tabel 8. Tartumaa piirkonna veottevõtete põhirikkumiste kirjeldus

	Põhirikkumiste olemus	Kokku
1	Sõidumeeriku tööaja lülitus tegemata	49
2	Sõidumeeriku puhkeaja lülitus tegemata	-
3	Salvestuslehtede enneaegne väljavõtmine sõidumeerikust, mis põhjustab puhkeaja märkimata jätmise	-
4	Sõidumeeriku salvestuslehtede ülekirjutamine (salvestusleht enam kui 24-tundi kasutusel)	5
5	Salvestuslehel puudub juhi eesnimi või käekiri ei ole loetav, osa sõiduki kasutamist iseloomustavaid andmeid (saabumiskoht, läbitud vahemaa jt) salvestuslehele kandmata	12
6	Sõidumeeriku rike, graafik ei ole loetav, samas puudusid käsitsi märgitud sõidu-, töö- ja puhkeajad	3
7	Autode arv, millel töötas kaks juhti ühe sõidumeerikuga	-
8	Sõiduaeg ületas enam kui kahe ööpäeva jooksul 10 tundi	1
9	Puudusid nõuetele vastavad vaheajad	2
10	Puudus ettenähtud katkematu puhkeae	4

Tabel 9. Sõidumeeriku uuringut iseloomustavad üldnäitajad Pärnumaa piirkonna ettevõtetes .

	Kontrollitud näitaja	Kokku
1	Kontrollitud sõidumeeriku salvestuslehtede arv	938
2	Kontrollitud juhtide arv	68
3	Vaadeldud ettevõtete arv	10
4	Salvestuslehti õigesti täitnud ja töö- ja puhkeaja nõudeid järginud juhtide arv	1
5	Korrektset täidetud salvestuslehtede arv	23
6	Üksikutel päevadel sõidumeerikut ilma eksimusteta kasutanud juhtide arv	2

Tabel 10. Pärnumaa piirkonna veoettevõtete põhirikkumiste kirjeldus

	Põhirikkumiste olemus	Kokku
1	Sõidumeeriku tööaja lülitus tegemata	67
2	Sõidumeeriku puhkeaja lülitus tegemata	6
3	Salvestuslehtede enneaegne väljavõtmine sõidumeerikust, mis põhjustab puhkeaja märkimata jätmise	-
4	Sõidumeeriku salvestuslehtede ülekirjutamine (salvestusleht enam kui 24-tundi kasutusel)	-
5	Salvestuslehel puudub juhi eesnimi või käekiri ei ole loetav, osa sõiduki kasutamist iseloomustavaid andmeid (saabumiskoht, läbitud vahemaa jt) salvestuslehele kandmata	10
6	Sõidumeeriku rike, graafik ei ole loetav, samas puudusid käsitsi märgitud sõidu-, töö- ja puhkeajad	12
7	Autode arv, millel töötas kaks juhti ühe sõidumeerikuga	-
8	Sõiduaeg ületas enam kui kahe ööpäeva jooksul 10 tundi	3
9	Puudusid nõuetele vastavad vaheajad	2
10	Puudus ettenähtud katkematu puhkeae	4

Tabel 11. Sõidumeeriku uuringut iseloomustavad üldnäitajad Ida-Virumaa piirkonna ettevõtetes

	Kontrollitud näitaja	Siseriiklik vedu	Rahvusvaheline vedu	Kokku
1	Kontrollitud sõidumeeriku salvestuslehtede arv	67	48	115
2	Kontrollitud juhtide arv	14	7	21
3	Vaadeldud ettevõtete arv	7	5	12
4	Salvestuslehti õigesti täitnud ja töö- ja puhkeaja nõudeid järginud juhtide arv	-	-	-
5	Korrektset täidetud salvestuslehtede arv	-	-	-
6	Üksikutel päevadel sõidumeerikut ilma eksimusteta kasutanud juhtide arv	-	-	-

Tabel 12. Ida-Virumaa piirkonna veoettevõtete põhirikkumiste kirjeldus

	Põhirikkumiste olemus	Siseriiklik vedu	Rahvusvaheline vedu	Kokku
1	Sõidumeeriku tööaja lülitus tegemata	8	4	12
2	Sõidumeeriku puhkeaja lülitus tegemata	-	-	-
3	Salvestuslehtede enneaegne väljavõtmine sõidumeerikust, mis põhjustab puhkeaja märkimata jätmise	5		5
4	Sõidumeeriku salvestuslehtede ülekirjutamine (salvestusleht enam kui 24-tundi kasutusel)	2	-	2
5	Salvestuslehel puudub juhi eesnimi või käekiri ei ole loetav, osa sõiduki kasutamist iseloomustavaid andmeid (saabumiskoht, läbitud vahemaa jt) salvestuslehele kandmata	13	5	18
6	Sõidumeeriku rike, graafik ei ole loetav, samas puudusid käsitsi märgitud sõidu-,	4	1	5

	töö- ja puhkeajad			
7	Autode arv, millel töötas kaks juhti ühe sõidumeerikuga	-	-	-
8	Sõiduaeg ületas enam kui kahe ööpäeva jooksul 10 tundi	1	2	3
9	Puudusid nõuetele vastavad vaheajad	2	-	2
10	Puudus ettenähtud katkematu puhkeae	-	-	-

5. Vedude eest vastutavate spetsialistide küsitlus

Küsitlusel kasutati statistika programmi, milles esitatud küsimustele sai vastata nägemata järgnevaid küsimusi.

Küsimuste ja küsitluse täpsemad andmed on toodud lisas 5.

Küsitletute arv : **30** isikut

Küsitletutest kontrollis salvestuslehti pidevalt 60%.

Küsitletutest kontrollis salvestuslehti aeg-ajalt 40%,

seejuures tehniliselt kontrollis salvestuslehti 31%,

visuaalselt kontrollis salvestuslehti 69%.

Salvestuslehtede kontrollil keskenduti kolmele olulisele detailile:

- | | |
|-------------------------------|-------------------------|
| 1. Kiiruse ületamise kontroll | 69% kõigist vastanuist; |
| 2. Puhkeaegade kontroll | 69% kõigist vastanuist; |
| 3. Sõiduaegade kontroll | 73% kõigist vastanuist. |

Saadud vastustest 58% juhtudel on saanud autojuht trahvi ning 62% juhtudel tasus selle autojuht.

35% vastanuist väitis, et omab salvestuslehtede kontrolliks tehnilist moodust, st programmi ning 65% kontrollijatest teevad oma töö nn "käsitsi".

Küsitletutest 38% leidis olevat väljaspool Eestist kontrollitakse sõidumeerikut kõige enam Poolas ning 31% vastanutest leidis, et tõhus kontroll on Saksamaal.

Tähelepanu väärib asjaolu, et küsitluse järgi on 35% ettevõtete puhul tasub trahvi tööandja st eksimised on tööandjaga kokku lepitud.

Eesti veoautojuhtide tööd kontrollib enim: 81% politsei, 15% tolli- ja maksuamet, 4% tööinspeksioon.

Seejuures on oluline mainida, et 46% vastanuist leidis kontrollivate ametnike töö olevat kompetentne, 35% leidis kontrollijate töö olevat ebakompetentse. Lisaks 15% vastanute hinnangul suhtuvad ametnikud oma tööd tehes kontrollitavatesse halvustavalt

6. Mootorsõidukijuhi sõidu- ja puhkeaja nõuete mittetäitmise võimalik mõju liiklusohutusele

Lubatud sõiduaja ületamise, juhi väsimuse ja nende kaasmõju liiklusõnnetuste tekkele on keeruline hinnata, sest lisaks eelnevale oleneb juhi tähelepanu, ohutunnetus, reageerimiskiirus jm parameetrid veel paljudest välisteguritest. Tuleb väita, et mitmesugused välistegurid (pingeline liiklus, liiklusummikud, kuumus, jt) suurendavad üleväsinud juhil riskiolukordadesse sattumist ja riskikäitumist mitmekordselt. Mootorsõiduki sõidu- ja puhkeaja nõuete mittetäitmise toob kaas alljäärnevad tagajärjed:

1. Suurima lubatud sõiduaja ületamisest ning vaheaegade ja lubatud vähima puhkeaja lühendamise tagajärjel ei suuda üleväsinud juht sõidukit ohutult juhtida, samuti ohutult teha teisi töid.
2. Sõidumeeriku ajakasutuse ebaõigete lülituste tõttu puudub nii tööandjatel kui ka kontrollijatel objektiivne võimalus sõidumeeriku salvestusketaste alusel fikseerida ja kontrollida autojuhi muud töö- või kasutatavat aega, mis erineb puhkeajast. Ebaõigetest lülitustest tulenevalt salvestab sõidumeerik puhkeajaga ka juhul, kui auto seisab ristmiku ees foori keelava tule korral, samuti siis, kui juht tegeleb veose kinnitamisega. See toob tegelikkuses kaasa sagedase nõutavate vaheaegade ja puhkeaja vähemalt osalise kasutamata jätmise.
3. Puhkeajal juhtimisest erinevat muud tööd tehes ei ole juhil võimalik puhata sõiduki juhtimiseks sellele järgneval perioodil.
4. Puhkeagadeta töö mõjub juhi üldisele tervislikule seisundile ja töövõimele, mille halvenemine toob kaasa töötervishoius üldtuntud kõrvalnähtusid.

7. Ettepanekud mootorsõidukijuhi sõidu ja puhkeaja nõuete täitmise parandamiseks.

1. Täiendavalt juhendada ja vajadusel koolitada vedude eest vastutavaid isikuid mootorsõidukijuhi sõidu- ja puhkeaja nõuete täitmise osas. Täienduskoolitustel juhtida tähelepanu sõidumeeriku õigele käsitlemisele.
2. Järeelvalve tõhustamise osas peavad Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, Sotsiaalministeerium ja Siseministeerium ostustama ja tagama selleks vajalikud ressursid vastavale institutsioonile. Senine hajutatud kontrollisüsteem ei toimi ja on kohati tehniliselt ning pädevuslikult mahajäänud.
2. Ettevõtete veonduse eest vastutavad isikud peavad autojuhte teavitama sõidumeeriku kasutamise nõuetest vastavalt seadustele ning vajadusel juhendama neid töö- ja puhkeaja täitmise osas, seejuures rõhutades sõidumeeriku nõutavate ajalülituste tegemise nõuet.

3. Suunata ametialasele koolitusle juhid, kes ei ole autojuhi ametikoolituse või täiendkoolituse kursust veel läbinud („Autoveoseadus” § 27 ja „Autojuhi kutseoskuskõuet, ametikoolituse eeskirja, koolituskursuse õppekavade ja koolitunnistuse vormi kehtestamine“; viimane redaktsioon 16.03.2002)

”Autoveoseaduse” viimase redaktsiooni (07. 05. 2004.) alusel seaduses sätestatud nõuet alarmsõidukijuhi tunnistuse ja bussijuhi ametikoolituse läbimist näitava dokumendi kontrollimiseks esitamise kohta kohaldatakse alates 2006. aasta 1. jaanuarist. Veoautojuhi ja taksojuhi ametikoolituse läbimist näitava dokumendi kontrollimiseks esitamise kohta alates 2007. aasta 1. jaanuarist.

4. Soovitame paari aasta pärast viia läbi kordusuuringu, analüüsimeks sõidumeerikute kasutamist.

5. Eraldi tähelepanu ja kontrolli vajavad suurema riski- ja rikkumisastmega veoettevõtted, mis antud uuringu järgi on suurte vahekauguste taha metsamaterjali vedavad transpordifirmad. (vt. lisa 4).

7.1 Meelespea vedude eest vastutavatele isikutele ja autojuhtidele (soovituslik)

- tavaolukorras ei tohi salvestuslehte eemaldada enne igapäevase tööperioodi lõppu
- ühtegi salvestuslehte ei tohi kasutada rohkem kui 24 tunnilise perioodi katmiseks
- salvestuslehele tuleb kanda:
 - oma ees- ja perekonnanimi loetavalt;
 - salvestuslehe alustamise ja lõpetamise kuupäeva ja koha;
 - juhitava(te) sõiduki(te) registreerimisnumbri(d);
 - odomeetri näidud (sõidu tööpäeva alustamisel ja lõpetamisel sõiduki päevane läbisõit)
- tegema sõidumeeriku ajalüliti ümberlülitused vastavalt eeskirjale,
- esitama järelvalveametniku nõudmisel salvestuslehe eelnevate päevade kohta konkreetsel (fikseeritud) nädalal ja eelneva nädala viimase sõidupäeva kohta. Kui juhtidel pole võimalik neid esitada, võibolla näiteks haiguse, puhkuse või muu töölt eemaloleku põhjuse tõttu, peab olema tööandja tõend, mis näitab ära perioodi(d) kui vastavad lehed puuduvad;
- tagastama salvestuslehe 21 päeva jooksul peale iga salvestuslehe täitmist oma esmasele tööandjale;
- veenduma, et salvestusleht näitab selgelt juhi tööpäeva algust ja lõppu ja mitte ainult tema sõiduki(te) töö algust ja lõppu;
- kui salvestusleht on rikutud, vahetama selle teise salvestuslehe vastu välja ja andma üle mõlemad koos andmetena (kokku klammerdatud) oma päeva registreerimisandmetena;
- soovitage kasutusele võtta nn „tööandja lehed“, kuhu kantakse andmed autojuhi sõidule eelnenud puhkeaja kohta (muudes riikides levinud värvilise salvestuslehena)

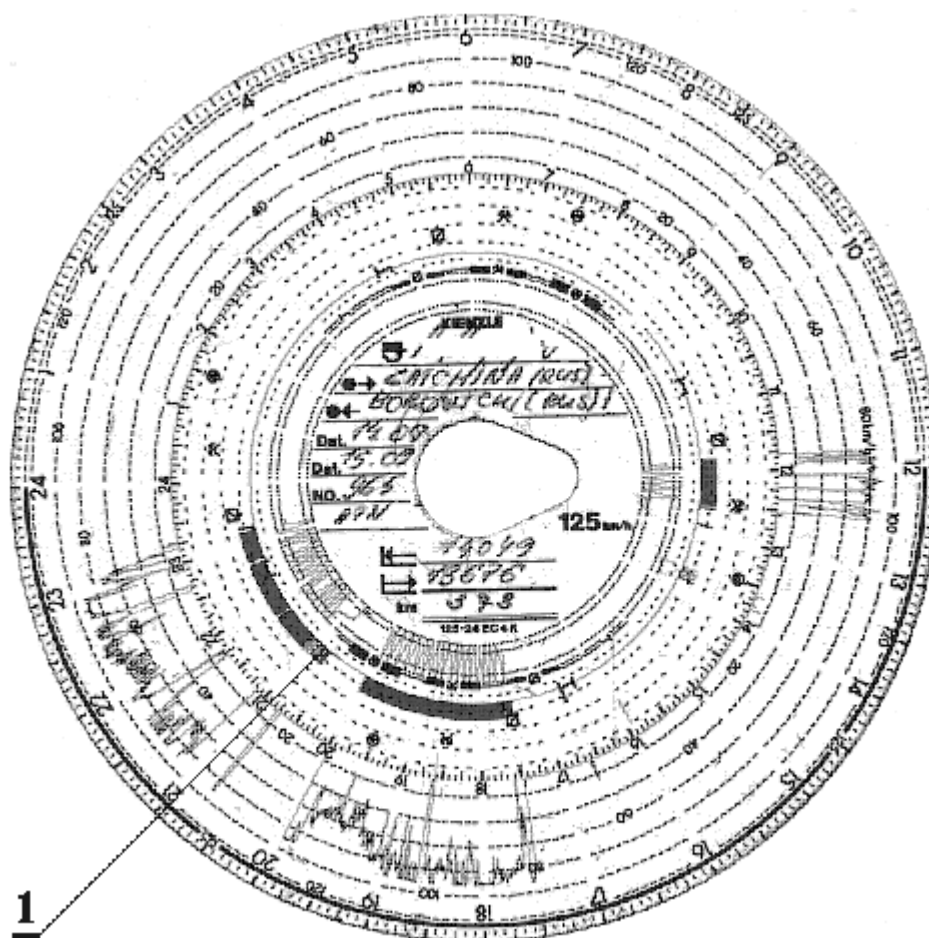
Lisad

Sõidumeeriku kasutamisel sagedamini esinevad rikkumised

Lisa 1. Sõidumeeriku salvestusleht 1. Sõidumeeriku kasutamisel esinenud enimlevinud rikkumine

1. Ebaõige sõidumeeriku ajalülite kasutamine. **Juht ei lülitata ajalülitit puhkeasendist ümber** – salvestusketta järgi on sõidetud puhkeajal. Tööajana registreeritakse **ainult sõiduaeg**. Viga kordub valdaval osal sõidumeerikut töötamisel ebaõigesti kasutanud autojuhtidest.

Eriti ilmekalt on see nähtav näites tood salvestusketast analüüses, kui juht on sõitnud väikese kiirusega korduvalt peatudes (ilmselt manööverdamine).



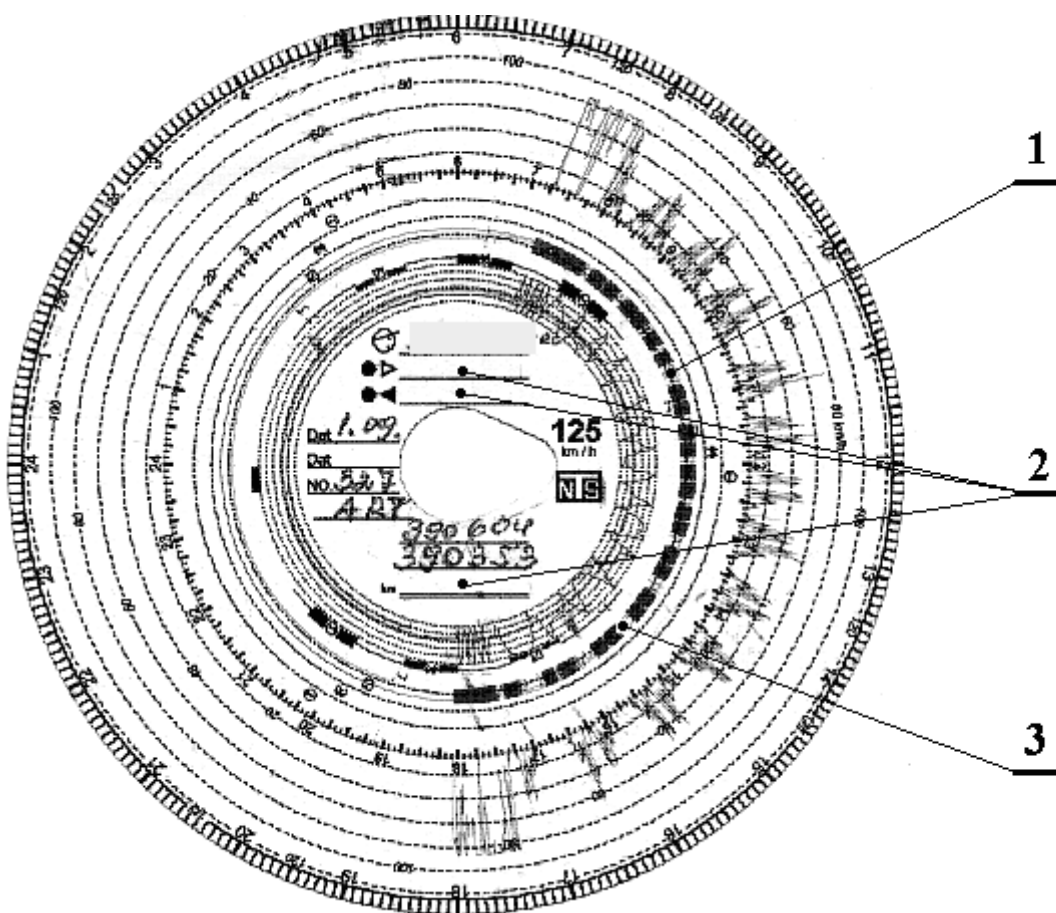
Lisa 2. Sõidumeeriku salvestusleht 2. Sõidumeeriku kasutamisel ja mootorsõidukijuhi sõidu- ja puhkega reguleeriva seaduse täitmises sageli esinenud rikkumised

Pos.1. Ebaõige sõidumeeriku ajalülite kasutamine. Sõidumeeriku ajalülitit ei ole puhkeasendist ümber lülitatud (vt lisa 1).

Pos.2. Salvestuslehele on käsitsi märkimata osa sõiduki kasutamist iseloomustavatest andmetest (sh puudub juhi eesnimi [pildilt ei ilmne]).

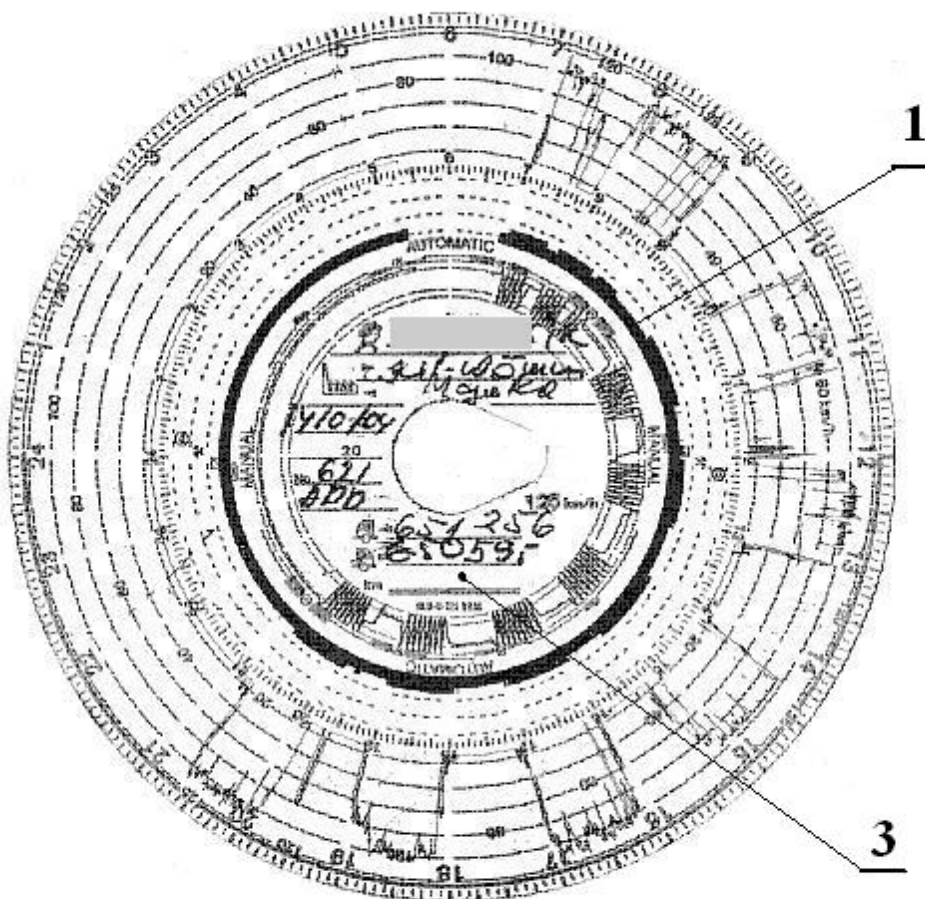
Pos.3. Kasutatud ei ole nõutud vaheaega (puuduvad vähemalt 15 minutilised tööpausid).

Pos.4. Sõiduaeg ületab lubatud 10 tundi.



Lisa 3. Sõidumeeriku salvestusleht 3. Sõidumeeriku kasutamisel ja mootorsõidukijuhi sõidu- ja puhkega reguleeriva seaduse täitmises sageli esinenud rikkumised

1. Ebaõige sõidumeeriku ajalülite kasutamine. **Kogu ööpäeva jooksul on ajalüliti tööasendis** – ilmselt juhivõlgne sõidumeeriku vale lülitus – salvestusketta järgi on juhi tööaeg **22 t 15 min** (sh juhtimisaeg) ! Samaaegselt pole välistatud töö- ja puhkeaja ebaõige kasutamine.
2. Kasutatud ei ole nõutud vaheaega (puuduvad vähemalt 15 minutilised tööpausid). Puuduvad vaheajad võivad tuleneda ka sõidumeeriku ebaõigest kasutamisest.
3. Salvestuslehele on käsitsi märkimata osa sõiduki kasutamist iseloomustavatest andmetest (sõiduki poolt läbitud vahemaad).



Lisa 4. Sõidumeeriku salvestuslehed 4. Sõidumeeriku kasutamisel ja mootorsõidukijuhi sõidu- ja puhkeaga reguleeriva seaduse täitmisel sageli esinenud rikkumised. Sõidumeeriku kasutamisel esinenud tõsine viga

1. Ebaõige sõidumeeriku ajalülite kasutamine. Juht kasutab ajalüliteid stiihiliselt:

- esimesel lehel on kogu tööperioodi jooksul ajalüliti tööasendis. Ilmselt on tegemist juhipoelse vale lülitusega – salvestuslehe järgi on juhi tööaeg **22 t 15 min** (sh juhtimisaeg) ! Samaaegselt pole välistatud töö- ja puhkeaja ebaõige kasutamine.

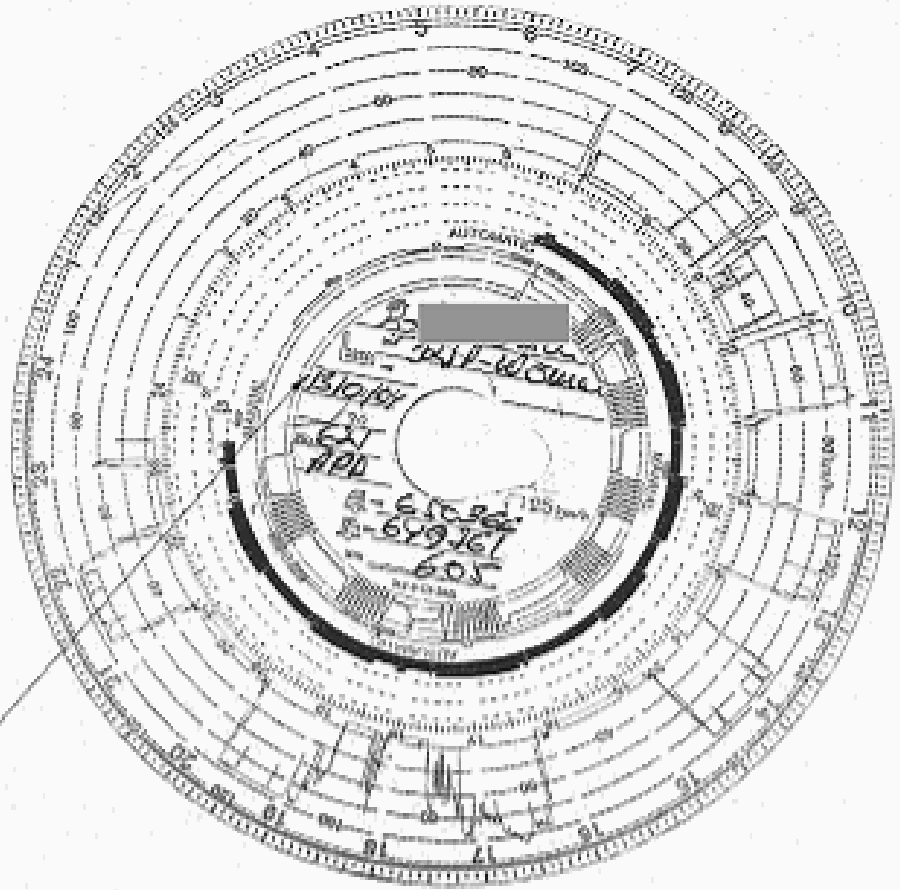
- teisel lehel pärast sõidupausi on ajalüliti jäänud puhkeaja asendisse.

2. Esimese salvestuslehega sõites ei ole juht kasutatud nõutud vaheaega (puuduvad vähemalt 15 minutilised tööpausid).

3. Salvestuslehele on käsitsi märkimata osa sõiduki kasutamist iseloomustavatest andmetest (juhi eesnimi).

4. Juht kasutab ühel päeval kahte sõidumeeriku salvestuslehte, seejuures saamata katkestamata puhkeaga rohkem kui 22 tunni jooksul.

Nimetatud rikkumine leidis aset metsaveol, kui läbiti teekond Kilingi-Nõmme – Kunda (sadam) – Kilingi-Nõmme (vt salvestuslehed järgmisel leheküljel).



4

