

Predstavitev

**slovenske in evropske
"socialne" zakonodaje v
cestnem prometu**

Problemska konferenca

GZS, Ljubljana 17.05.2006

Ervin TOMŠIČ

PREDSTAVITEV

- Razlogi za omejevanje dela, časa trajanje vožnje in predpisovanje obveznih odmorov in počitkov
- Zgodovinski pregled ureditve predpisov s področja delovnega časa voznikov
- Pregled veljavnih predpisov
- Novosti (spremembe za leto 2007)

Časi vožnje in druga opravila glede na delovni čas v luči različnih raziskav

Državni odbor za varnost v prometu NTSB (ZDA):

- v 107 nesrečah v katerih je bilo udeleženo eno samo vozilo in sicer težak tovornjak, je 52% nesreč povezanih z utrujenostjo; (60% vseh stroškov prometnih nesreč v katerih so udeležena komercialna vozila prevzame družba);

V Evropi ni takih podatkov iz raziskav pa se izkazuje, da je utrujenost voznika pomemben dejavnik v cca 20 % nesrečah v komercialnih prevozi in da je več kot 50% voznikov na dolge proge občasno zaspalo za volanom;

- Uradne številke kažejo, da je v Evropi utrujenost vzrok nesreč v 1 - 3%, glede na raziskave pa je prava številka verjetno od 10 do 20 %,
- Pogostost nesreč je v nočnem času večja za 10 x, najbolj kritična ura je čas med 02.00 in 05.00 uro;
- Pogostost narašča tudi s podaljšanjem delovnega dne in se po 11 urnem delovnem času podvoji; raziskave kažejo, da je ta čas v povprečju skoraj redno presežen;
- Vzrok nesreč je tudi nenakomerna razporejenost delovnega časa; 63 % voznikov, ki so preživeli 4 in več noči od doma je priznalo, da so zaspali za volanom, medtem ko se je to zgodilo le 33% voznikom, ki so redno spali doma;
- Uredba dovoljuje voznikom, da v povprečju vozijo 45 ur do največ 56 ur tedensko v dveh tednih in vožnja do te omejitve neizogibno pomeni povprečno trajanje delovnega časa 13 ur ali več; v tej strukturi ur vožnja v povprečju predstavlja 70% delovnega časa;

Bela knjiga EU

Evropska prometna politika za 2010 -

- čas za odločitev, Bruselj, 12.9.2001 COM(2001)

Zelo malo je bilo na ravni Unije sprejetih ukrepov, ki bi sektorju cestnega prevoznitva zagotovili osnovno regulativo socialnih pogojev. Ministrski svet se je šele decembra 2000 dokončno odločil uskladiti povprečni čas vožnje na največ 48 ur tedensko, pa še to z določenimi izjemami, kot so na primer samozaposleni vozniki;

Učinkovitost zakonodaje Unije in nacionalnih zakonov je odvisna od pravilnega in nepristranskega izvajanja po vsej Uniji - v ta namen namerava Komisija do konca leta 2001 vložiti predlog o uskladitvi nadzora in kazni, katerega namen je:

- pospeševati učinkovito in enotno razlago;
- uskladiti kazni in pogoje za imobilizacijo vozil;
- povečati število preverjanj;
- vzpodbujati sistematično izmenjavo informacij
- uvedba naprednih tehnologij (digitalnega tahografa, GPS)

Vse to so vzroki zaradi katerih je prišlo do:

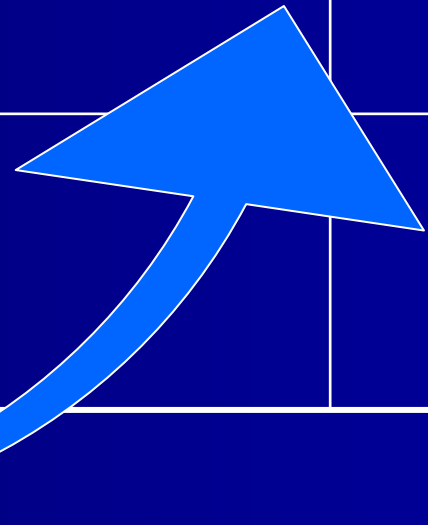
- Omejevanja časa trajanja vožnje in predpisovanja obveznih odmorov in počitkov ter do oblikovanja direktive o delovnem času voznikov saj obstaja prepričanje, da je potrebno čas vožnje in delovni čas obravnavati v istem predpisu;
- količinsko predpisanega števila obveznih kontrol na cestah in v podjetjih,
- uvajanja zanesljivejših in tehnološko modernejših nadzornih naprav – digitalnih tahografov,
- direktive o obveznem osnovnem oz. strokovnem in nadaljnjem usposabljanju voznikov, katerega pomemben del mora biti področje soc. zakonodaje in nenazadnje
- nove Uredbe in Direktive s tega področja.

ZAKAJ SO POTREBNA OMEJEVANJA TRAJANJA DELA, VOŽNJE TER PREDPISOVANJE OBVEZNIH ODMOROV IN POČITKOV

V PRVI VRSTI GRE ZA (povzeto po Uredbah in AETR):

- varnost oziroma za izboljšavo varnosti cestnega prometa. Nesporno je dejstvo, da so predolgo trajanje vožnje in nezadostni odmori predvsem pa prekratki in napačno razporejeni počitki tudi eden izmed vzrokov prometnih nesreč;
- za izboljšanje delovnih in življenjskih pogojev voznikov motornih vozil. Pravila vključujejo vzpostavljanje določenega ravnotežja med obdobji vožnje, drugih opravil in počitki;
- skladnost pogojev konkurence.

- Zgodovinski pregled ureditve predpisov s področja delovnega časa voznikov
- Pregled veljavnih predpisov
- Novosti (spremembe za leto 2007)

AETR (1970) Evropski sporazum o delu posadke na vozilih, ki opravljajo mednarodne cestne prevoze (Ur. L. SFRJ 30/1974)	ZVCP (1975 in 1982) (Ur. l. SRS 24/75 in 5/82)	ZVCP 2002 Ur. l. RS 67/02	ZDCOPMD 2005	Uredba 561/06 in Direktiva (15.03.2006)
 Akt o nasledstvu mednarodnih večstranskih pogodb (Ur. l. RS 13/1993)	 Notranja kontrola: - delovni čas in počitki voznikov - odrejanje posadk	 Prvi (delni) prenos predpisov EU v slovenski pravni red	 - določbe, ki se nanašajo na izvrševanje Uredb EU - implementacija Direktive 88/599 in 2002/15	 - aktualne spremembe - spremembe za leto 2007
	ZTVCP (1980 in 1988) (Ur. l. SFRJ 63/80 in 50/88) Omejitve časa trajanja vožnje, odmori, počitki + Pravilnik (obrazci)		Velja še danes	
Uredba 543/69 in 2829/76	ZVCP (1998) (Ur. l. RS 30/98) Omejitve časa trajanja vožnje, odmori, počitki, Pravilnik (ni izšel)			

A1	Pregled obveznosti po predpisih	AETR (1974)	ZVCP/ZTVCP 1975/1988	ZVCP 1998	ZVCP 2002/2004	ZODCOPMD (2005)	Uredba 561/2006 (od 11.04.2007 oz 01.05.2006)
	Maks. čas vožnje	9 (2 x10)	8 ur ali 500 km	8 ur (izjemoma 9 ur)	9 (2 x10)	9 (2 x10)	9 (2 x10)
	Tedenska omejitev	56 ur (90 ur v dveh tednih)			56 ur (90 ur v dveh tednih)	56 ur (90 ur v dveh tednih)	56 ur (90 ur v dveh tednih)
	Odmor	45 minut (4,5 ure vožnje) ali 3 x 15 med 4,5 ure vožnje	30 minut (5 ur vožnje)	30 minut ali 2 x 15 oz 2 x 30 oz 4x15	45 minut (4,5 ure vožnje) ali 3 x 15 med 4,5 ure vožnje	45 minut (4,5 ure vožnje) ali 3 x 15 med 4,5 ure vožnje	45 minut (4,5 ure vožnje) 15 min + 30 min
	Dnevni počitek	11 (3 x 9)	10 ur	8 oz 10 ur	11 ur (3 x 9)	11ur (3 x 9)	9 -11 ur (skrajšani le trikrat tedensko)
	Tedenski počitek	45 ur (36 ali 24 ur)			45 ur (36 ali 24 ur)	45 ur (36 ali 24 ur)	45 ur (24 ur)
			(Pravilnik o skupnem trajanju vožnje....)	Pravilnik !?			
	Dvojna posadka	8 ur v 30 urah	8 ur v 30 urah	8 ur v 30 urah	8 ur v 30 urah	8 ur v 30 urah	9 ur v 30 urah*
	Delovni čas		Delovno pravna zakonodaja+ evidence s področja dela (Ur.l. SFRJ 2/77)	Delovno pravna zakonodaja + evidence s področja dela (Ur.l. SFRJ 17/90)	Delovno pravna zakonodaja + evidence s področja dela*	Direktiva 2002/15* - 48 oz 60 ur - nočno d. 4 ure- delovnik 10 ur - odmor po 6 urah	Direktiva 2002/15* -sklicevanje na določene pojme

Diapozitiv 10

A1

Administrator; 14.5.2006

Individualna kontrolna knjižica	DA	DA (obvezno vpisovaje vseh oblik dela voznika)*	DA	NE	NE (primeroma: v Nemčiji za vozila od 2800 do 3500 kg DA, če nima tahografa)	NE
Kazni	NE	do 2.500.000 din, - če je bila s prekrškom povzročena nep. nevarnost ali p. nesreča lahko tudi zapor do 60 dni in lahko tudi varstveni ukrep prepoved vožnje mot. vozila od 30 dni do 60 mesecev - gospodarski prestop (do 45.000.000 din)	najmanj 500.000 za s.p. in najmanj 1.200.000 SIT za pravno osebo	do 2.000.000 SIT (od 2004) dalje	do 500.000 oz 800.000 SIT	/
Digitalni tahograf	Od 16.06.2010 dalje					Sklicevanje na Direktivo 2002/15 glede opredelitve: - delovnega časa; - drugega dela - časa pripravljenosti

- Pregled veljavnih predpisov
- Novosti (spremembe za leto 2007)

Predpisi EU

Predpisi SLO

- Uredba 3820/85
- Uredba 3821/85 s prilogama I in IB
- Uredba 2135/89
- Direktiva 88/599
- Direktiva 2002/15
- Uredba 561/2006
Direktiva 2006/22



Predpisi SLO

- ZDCOPMD (17.08.2005)
- Pravilnik o prepisovanju podatkov o delovnem času iz zapisovalnih naprav in vodenju evidence (09.03.2006)
- Pravilnik o pogojih za izdajatelja pomnilniških kartic za zapisovalno opremo v cestnih prevozih ter ceni za izdajo kartice (07.10.2005);
- Uredba o nadzoru izvajanja predpisov o delovnem času in obveznih počitkih mobilnih delavcev ter o zapisovalni opremi (31.03.2006)
- Pravilnik o delavnicah

ZDCOPMD

**(objavljen 12.08.2005
pričel veljati 27.08.2005)**

določa pristojne organe, pooblastila, nosilce javnih pooblastil in njihova pooblastila ter način podelitve teh pooblastil, uradne evidence in globe za izvrševanje:

- Uredbe 3820/85
- Uredbe 3821/85 z vsemi spremembami in dopolnitvami

in v naš pravni red vnaša

- Direktivo 88/599 ter
- Direktivo 2002/15 s tem pa opredelitve delovnega časa mobilnih delavcev in nekatere nove pojme

POJMI

Delovni čas

pomeni čas od začetka do zaključka dela, ko je mobilni delavec na razpolago delodajalcu in opravlja svoje naloge in dejavnosti, razen odmorov, časa počitka in časa razpoložljivosti in vključuje:

a. Čas ki je posvečen vsem dejavnostim, zlasti:

- vožnji;
- natovarjanju in raztovarjanju;
- pomoč potnikom pri vstopu in izstopu;
- čiščenju in tehničnemu vzdrževanju vozila;
- drugemu delu, katerih namen je zagotoviti varnost vozila, tovora, potnikov ali za izpolnitev zakonskih in pravnih obveznosti, ki so povezane s točno določenim prevozom, s premljanjem natovarjanja, raztovarjanja, administrativnimi formalnostmi s policijo, carino itd;

b. Čas ko voznik ne more prosto razpolagati s svojim delovnim časom in mora biti na delovnem mestu **pripravljen** prevzeti običajno delo, obenem pa ima nekatere naloge, ki so povezane z njegovim delom, zlasti ko čaka na natovarjanje ali raztovarjanje.

(izjeme glede samozaposlenih delavcev (brez administrativnega dela))

Čas razpoložljivosti (po Direktivi čas pripravljenosti)

- je čas ko se od mobilnega delavca ne zahteva, da ostane na svojem delovnem mestu, vendar mora biti na voljo, da se ga pozove na začetek ali nadaljevanje vožnje ali opravljanja drugih del, čas ko mob. delavec spremlja vozilo, ki se prevaža s trajektom ali vlakom, čas čakanja na mejah in čakanje zaradi prepovedi vožnje;
- ta čas mora mobilni delavec poznati vnaprej pred odhodom ali neposredno pred dejanskim začetkom dela.
- za mob. delavce, ki se vozijo v posadki to pomeni čas sedenja ob vozniku ali ležanja na ležišču v vozilu medtem ko se vozilo premika.

Mobilni delavec

- je voznik in sestavni del potujočega osebja, vključno s pripravniki ne glede ali gre za komercialne prevoze ali prevoze za lastne potrebe razen samozaposlenih delavcev;
- področje uporabe pojma velja zgolj za vozno osebje, zaposleno v podjetjih s sedežem v državi članici, ki opravljajo spremljevalne dejavnosti v smislu Uredbe 3820/85 ali AETR;
- 4.člen Uredbe 3820/85 določa nekatere izjeme glede na vozila in glede na vrsto prevozov;

(Vozno osebje, ki je izvzeto s področja uporabe Direktive 2002/15 je deležno osnovne zaščite predvidene v Direktivi 93/104/ES, (sedma točka preambule Direktive 2002/15).

Samozaposleni voznik

- posameznik, katerega glavna dejavnost je cestni prevoz blaga ali oseb, ima licenco, dela zase in ni vezan na delodajalca s pogodbo o zaposlitvi ali kakšnim drugim hierarhičnim razmerjem, si prosto organizira delo, njegovi dohodki so odvisni od dobička, ki ga ustvari in ki ima sam ali z drugimi samozaposlenimi poslovna razmerja z več strankami (kdor ne izpolnjuje teh pogojev je mobilni delavec)

Oseba, ki opravlja mobilno dejavnost

- je kateri koli mobilni delavec ali samozaposleni voznik, ki opravlja tovrstne dejavnosti

Delovno mesto

- **sedež družbe** oziroma samostojnega podjetnika posameznika, za katerega oseba, ki opravlja mobilne dejavnosti v cestnem prevozu, izvaja naloge, skupaj s podružnicami ne glede na to, ali se nahajajo v istem kraju kot sedež ali v drugem kraju,
- **vozilo**, ki ga oseba, ki opravlja mobilno dejavnost v cestnem prevozu, uporablja pri izvajanju svojih nalog, in
- **vsi drugi kraji**, kjer se izvajajo dejavnosti, povezane s prevozom.

Teden — čas med 00.00 uro v ponedeljek in 24.00 uro v nedeljo;

Ponoči — čas med 23.00 in 06.00 uro; (po Direktivi pomeni nočni čas, z nac. zakonodajo določen čas med 00.00 in 07.00 uro)

Nočno delo — vsako delo, ki se opravlja ponoči;

Ostali pojmi — Po uredbah 3820 in 3821 (2135)

Določbe o delovnem času, odmorih in počitkih

Pri mednarodnem prevozu potnikov,
ki ni linijski prevoz, se besedi "šest" in "šesti"
v drugem in tretjem pododstavku
zamenjata z "dvanajst" ali "dvanajsti".

Po največ **dvanajstih** dnevni čas vožnje
mora voznik imeti tedenski čas počitka.

Tedenski čas počitka se lahko odloži do konca dvanajstega dneva,
če skupni čas vožnje v dvanajstih dneh
ne presega najdaljšega časa,
ki ustreza dvanajstim dnevnim vožnjam.

Določbe o odmorih

Osebe, ki opravljajo mobilno dejavnost morajo imeti najkasneje po 6 urah neprekinjenega dela odmor:

- v trajanju najmanj 30 minut, če skupno število delovnih ur znaša med 6 in 9 ur in
- v trajanju 45 minut , če skupno število ur znaša več kot 9 ur.

Ta odmor se lahko razporedi na več obdobjev tekom delovnega časa v trajanju po najmanj 15 minut.

razen, če:

Uredba 3820 ali AETR ne zagotavljata
večjega varstva
(po 4,5 urah vožnje 45 minut oz 3 x 15
znotraj 4,5 ure vožnje)

Nočno delo

Če mobilni delavec opravlja nočno delo (od 23 do 06.00 ure) 4 ure ali več, skupni delovni čas ne sme presegati 10 ur v 24 urnem obdobju;

To predstavlja omejitev na skupnem delovnem času in posredno na delo ponoči.

Trajanje vožnje in odmorov po Uredbi 3820/85

Dnevna vožnja:

- dnevna vožnja ne sme trajati več kot 9 ur;
- dvakrat tedensko se lahko vožnja podaljša na 10 ur;
- skupni čas vožnje v dveh zaporednih tednih ne sme presegati 90 ur.

Odmor:

- vsake 4, 5 vožnje mora imeti voznik 45 minut odmora;
- lahko pa izberemo drugo možnost in sicer lahko ta odmor nadomestimo z najmanj tremi 15 minutnimi odmori, ki morajo biti razporejeni med 4,5 urno vožnjo
- v kolikor voznik vozi manj kot 4 ure lahko odmor traja le 30 minut pod pogojem, da bi 45 minutni odmori ovirali izvajanje linijskega prometa (velja za notranji linijski prevoz potnikov).
- odmora ni mogoče šteti v dnevni počitek.

Kdaj imeti počitek

Dnevni počitek (počitek je vsako neprekinjeno obdobje, ki traja najmanj eno uro, med katero voznik prostovoljno razpolaga v svojim časom) :

- v 24 urah mora imeti voznik najmanj 11 ur neprekinjenega počitka;
- ta počitek se lahko največ trikrat v tednu skrajša na 9 zaporednih ur;
- lahko pa voznik pod določenimi pogoji izrabi počitek v ne več kot v treh ločenih delih.

Tedenski počitek:

- najkasneje po šestih dnevih vožnje je treba vozniku zagotoviti neprekinjenih 45 ur počitka (pri občasnem prevozu potnikov največ po 12 dnevih vožnje);
- tega se lahko skrajša na 36 ur v kraju, kjer ima voznik bivališče in na 24 ur izven tega bivališča;

Dnevni počitek (prekinitev)

Dnevni počitek se lahko prekine le enkrat, če so za voznika, ki prevaža blago ali potnike in spremlja vozilo, ki se prevaža s trajektom ali vlakom, kumulativno izpolnjeni naslednji pogoji:

- voznik mora imeti možnost del dnevnega počitka na kopnem pred ali po delu počitka, ki ga je preživel na trajektu ali vlaku
- prekinitev v nobenem primeru ne sme biti daljša od ene ure (pred ali po vkrcanju ali izkrcanju);
- voznik mora imeti v obeh primerih zagotovljeno ležišče in
- čas počitka se podaljša za dve uri.

POČITEK - nadomeščanje

Vsako skrajšanje dnevnega ali tedenskega počitka je potrebno vozniku nadomestiti najkasneje v naslednjem oziroma tretjem tednu šteto od dneva, ko je bil počitek skrajšan.

Vsak počitek, ki je nadomestilo za skrajšanje dnevnega ali tedenskega počitka, mora biti dodan drugemu najmanj osem ur trajajočemu počitku.

Na zahtevo voznika se mora tega zagotoviti v kraju, kjer ima prevoznik na podlagi licence zagotovljeno parkirno mesto ali kjer je voznik običajno nastanjen.

Kakšne so obveznosti delodajalcev (po zakonu in Uredbah)

- Seznanitev z določbami, ki na kakršen koli način urejajo področje delovnega časa (zakon, Uredbe, AETR...);
- Evidentiranje delovnega časa (vodenje evidence o tem najmanj dve leti po preteku obdobja na katerega se podatki nanašajo);
- Izdati voznikom kopije evidenc (tudi zaradi potreb drugega delodajalca v primeru zaposlitve pri večih delodajalcih);
- Ostale obveznosti iz Uredb in AETR (planiranje, razporejanje, notranja kontrola, ukrepanje);
 - prevozno podjetje organizira delo voznikov tako, da vozniki lahko izpolnjujejo predpise s tega področja in
 - izvaja občasne kontrole za zagotovitev izpolnjevanja določb teh dveh uredb. Če pride do prekrškov, podjetje sprejme ustrezne ukrepe za preprečitev njihove ponovitve.

Evidentiranje dela in vodenje evidence

- 15.člen Uredbe 3821/85 določa način oz. obvezo evidentiranje različnih opravil voznika;
- 13.točka uvoda Direktive 2002/15 pravi, da delodajalci morajo voditi evidenco o primerih, v katerih je bilo najvišje povprečje delovnega tedna, ki se uporablja za vozno osebje, preseženo;
- člen 2 - posebej se spremljajo učinki (posledice) izvzetja samozaposlenih voznikov;
- člen 9 (b) države članice zagotovijo, da se evidentira delovni čas ter, da se evidence hranijo najmanj dve leti;
- člen11- država določijo sistem sankcij (učinkovite, sorazmerne in odvračilne), ukrepe za zagotovitev uporabe nac. predpisov in o ukrepih poročajo EU;

DOLŽNOSTI VOZNIKA (po zakonu in Uredbah)

Zagotoviti mora, da čas zapisa ustreza času v državi registracije vozila (za AT);

Kontrolirati morebitno odstopanja časa;
(UTC čas);

Upravljati preklopne mehanizme, ki omogočajo ločen in razločen zapis vseh časovnih obdobj

Časovne skupine – voznik mora upravljati s preklopnim mehanizmom, ki omogoča ločeno in razločno zapisovanje naslednjih obdobj

Pod oznako "volan": čas vožnje

Pod oznako "kladivc": čas drugih delovnih opravil

Pod oznako prečrtanega kvadratika:
ostale aktivnosti – razpoložljivost

Pod oznako "ležišče": čas počitkov (odmorov)

1 Opis časovnih skupin

Čas vožnje (vključno s polurnim počitkom)
Pred vožnjo nastavimo slikalo časovnih skupin na ta položaj. Drugi voznik mora pred nastopom vožnje diagramski listič prestaviti na položaj prvega voznika. Kajti zapis vožnje je mogoč samo na položaju prvega voznika.

Aktivni delovni čas

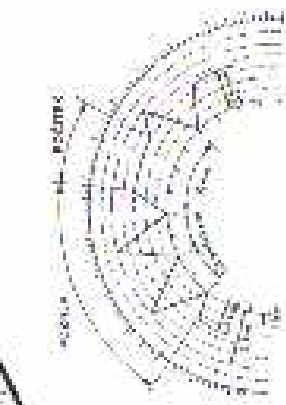
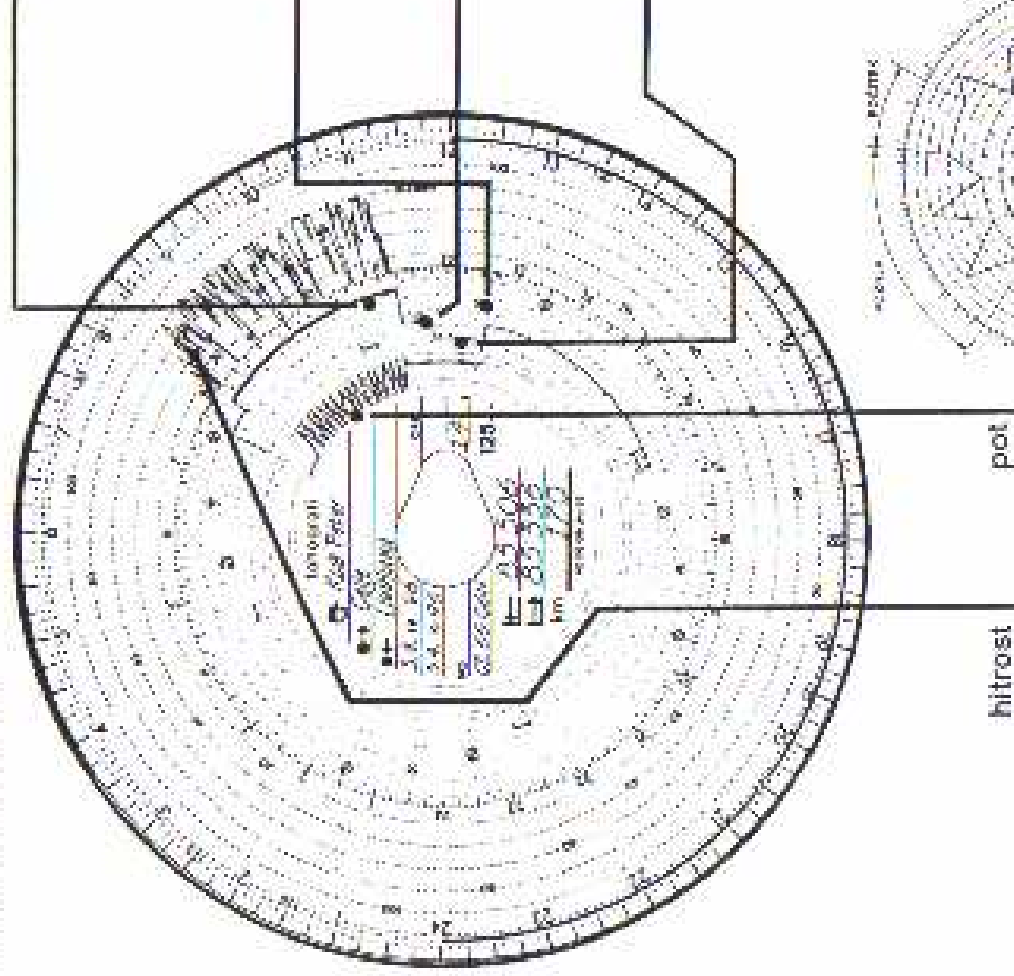
Na ta položaj nastavimo ob vseh drugih aktivnostih, razen vožnje (nakladanje, razkladanje tovarov).

Pasivni delovni čas

Ta položaj uporabimo v primeru vseh drugih aktivnosti, ki ne spadajo pod pol dve skupini (zmrznjenost).

Počitek

Dnevni počitek lahko voznik koristi tudi v vozilu, če ima spalno kabino, pod pogojem, da vozilo miruje.



Zapis prevožene poti

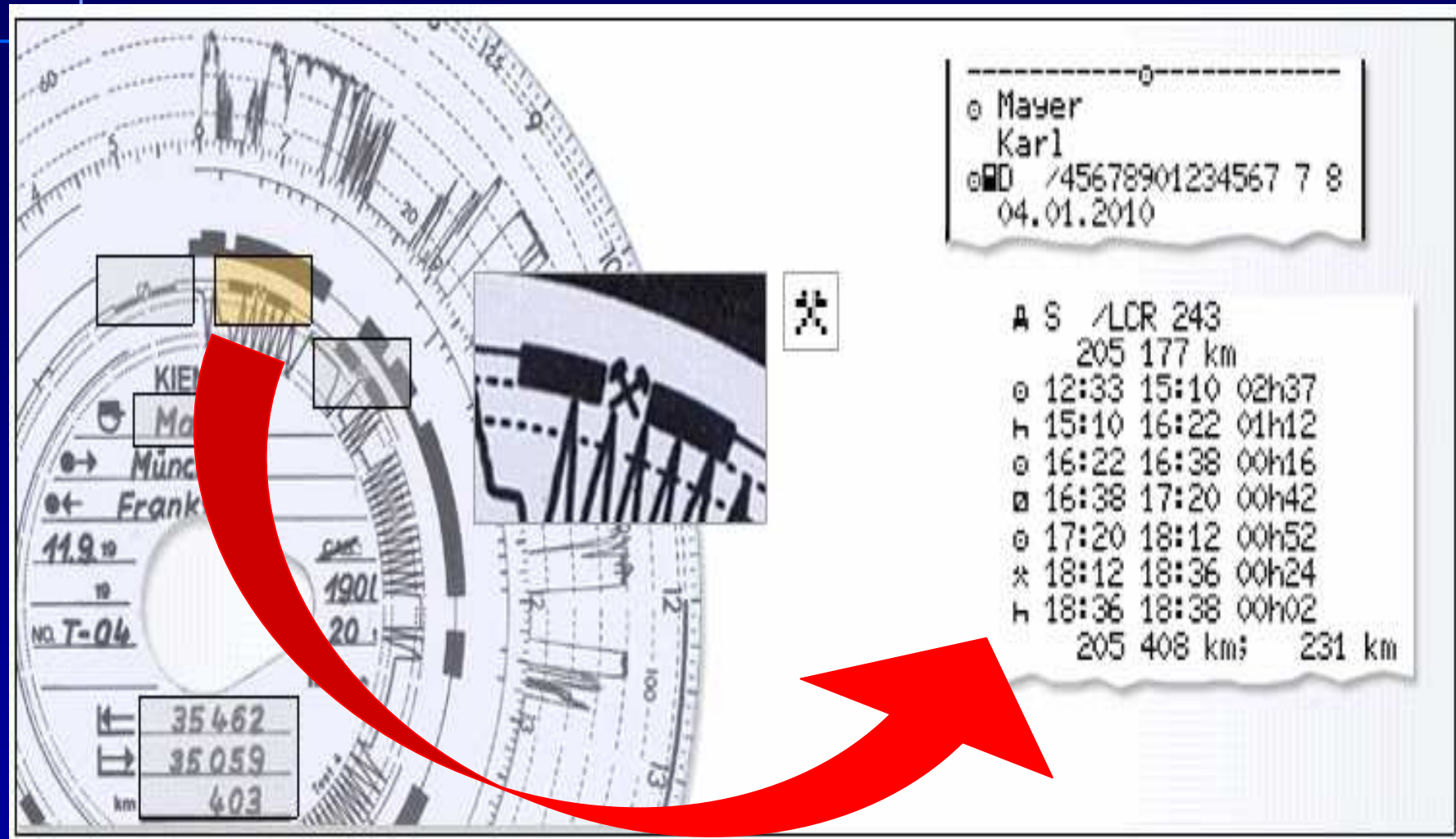


Ročno nastavljanje trajanja vožnje



Avtomatsko nastavljanje trajanja vožnje

Zapis na izpisu iz digitalnega tahografa v primerjavi z zapisom na tahografskem vložku



ČE NE MORE UPORABLJATI OPREME

(zaradi oddaljenosti ali če ta nepravilno deluje)

Mora časovna obdobja oz. vse informacije za različna časovna obdobja, ki jih tahograf ni več pravilno zapisal ali izpisal in podatke, ki omogočajo njegovo identifikacijo (številko voziške kartice in/ali ime in/ali številko voziškega dovoljenja), vnesti ročno na tah.vložek ali zapisni papir (hrbta stran) in sicer razločno in na način, da ne umažejo teh zapisov ali vnesti v zapisovalno napravo ročno.

Če je voziška kartica poškodovana, ne deluje pravilno ali je izgubljena ali ukradena, voznik na začetku takšne vožnje izpiše podatke o vozilu in v tega vpiše identifikacijske podatke in vsa časovna obdobja, na koncu vožnje izpiše podatke, ki se nanašajo na vsa časovna obdobja, evidentira vsa delovna opravila (če jih naprava ni zapisala, in na tem izpisu vpiše podatke, ki omogočajo njegovo identifikacijo (številko voziške kartice in/ali ime in/ali številko voziškega dovoljenja), vključno s svojim podpisom.

Diagram illustrating a sequence of activities (DTCO) on a grid. The grid has 10 columns and 4 rows. The red path represents the sequence of activities, starting at (1,1) and ending at (10,4). The grey path represents the sequence of activities, starting at (1,1) and ending at (10,4).

DTCO 174: DTCO 174: DTCO 174: DTCO 174: DT

Vnos aktivnosti na podlagi rokopisa

Evidentiranje dela in vodenje evidence

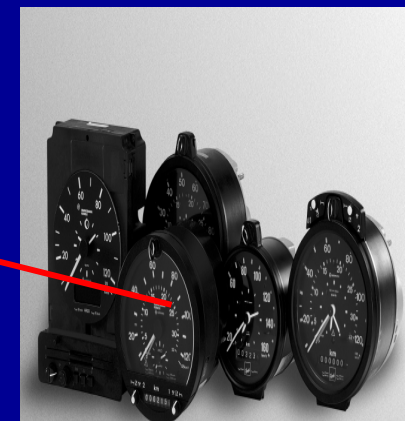
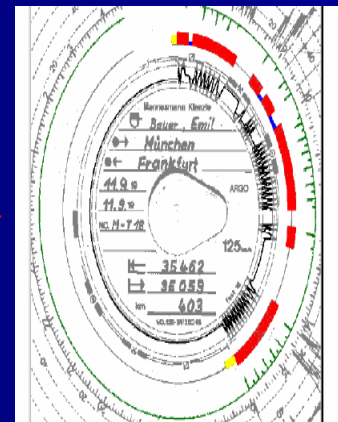
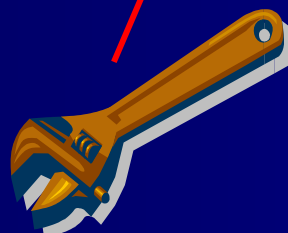
ZDCOPMD v 8.členu določa:

- delodajalci morajo evidentirati delovni čas oseb, ki opravljajo mobilno dejavnost;
- o tem voditi evidenco (dve leti);
- podatke se vpisuje tekoče ne pa kasneje kot vsakih 28 dni;
- delodajalci voznikom zagotovijo kopije evidenc opravljenih delovnih ur.

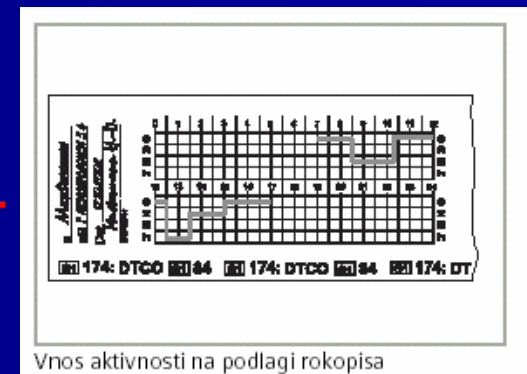
Pravilnik o prepisovanju podatkov o delovnem času iz zapisovalnih naprav in vodenju evidence (Ur. list RS 25/2006 z dne 09.03.2006)

- v evidenci se vodijo podatki o osebi, delovnem času, nočnem delu, skupnem delovnem času in skupnem tedenskem delovnem času;
- prvi prenos podatkov iz voznikove kartice in zapisovalne opreme se opravi najkasneje 28 dan po prvi uporabi voznikove kartice ali zapisovalne opreme;
- vsak naslednji prepis se za istega voznika opravi najkasneje po 28 dneh iz zap. opreme pa najkasneje po 90 dneh;
- najkasneje vsakih 28 dni se v podjetje oddajo tudi vsi tahografski vložki in izpisi iz zap.opreme oz. zapisi voznikov;
- iz vseh teh dokumentov se podatki prepišejo v obrazec (priloga pravilnika), če pa delodajalec na podlagi računalniške obdelave podatkov (tudi potnih nalogov) vzpostavi in vodi evidenco, mu posebne pisne evidence (na obrazcu) ni potrebno voditi.

Evidentiranje dela



▼ 15/10/1997 15:15 (UTC)	1 Printing - Date & Time (UTC)
# DavidFish	Delimiter Print-out general information
#B/4803992633	2 Controller - Name
	Controller - Card Number
#+	3 Control Place (Hand written)
▼14/10/1997	4 Type of Print-Out (Card) & Enquiry date
WALSTER	5 Driver - Last Name
Nick D.	Driver - First Name
GB/135798642	6 Driver Card - Number
14/05/2004	Driver Card - Expiry Date
XAD1117483A	7 Vehicle - VIN
B/PV1772	Vehicle - Nation + VRN
Tacho-Manufacturer	8 Tachograph - Manufacturer Name
Tacho-Part-Number	Tachograph - Part Number
T Workshop-Name	Last Inspection/Calibration - Workshop Name
TGB/159482637	Workshop Card Number
T 05/03/1997	Date



- Novosti
(spremembe za leto 2006 in 2007)

Nova Uredba 561/2006

- sprejeta 15.marca 2006 (objavljena v Ur. l. EU 11.04.2006);
- prične veljati 11.marca 2007;
- peti odstavek 10. člena, tretji in četrti odstavek 26.člena (popravki 14.in 15.člena Uredbe 3821/85) in 27.člen pa veljajo od 01.05.2006; (člen 29).

5. odstavek 10.člena

Prevozno podjetje, ki uporablja vozila opremljena z DT in ki spadajo na področje uporabe te uredbe:

- zagotovi, da se vsi podatki prenesejo (v skladu z s točko (S) poglavja I priloge IB) tako pogosto kot to določi država članica oz. bolj pogosto, tako, da se zagotovi, da se prenesejo vsi podatki;
- da se hranijo podatki najmanj 12 mesecev (V RS dve leti) in da so dostopni nadzornim organom

3.odstavek 26.člena

Podjetje hrani tahografske vložke in izpise, kadar koli so bili izpisi narejeni v skladu s predpisi, v časovnem zaporedju in v čitljivi obliki vsaj eno leto po njihovi uporabi (dve leti).

Kopije teh in prenesenih podatkov je podjetje na njihovo zahtevo dolžno predložiti voznikom ter seveda

pooblaščenim nadzornim organom

4.odstavek 26.člena

Če je voznikova kartica poškodovana, pokvarjena ali ni v posesti voznika, voznik:

- voznik na začetku takšne vožnje izpiše podatke o vozilu (izpis za 24 ur) in v tega vpiše identifikacijske podatke (ime, številko vozniške kartice in/ali številko vozniškega dovoljenja) ter se podpisuje;
- v tega vnese vsa delovna opravila – obdobja;
- na koncu vožnje izpiše podatke, ki se nanašajo na vsa časovna obdobja, evidentira vsa delovna opravila (če jih naprava ni zapisala, in na tem izpisu vpiše podatke, ki omogočajo njegovo identifikacijo (ime, številko vozniške kartice in/ali številko vozniškega dovoljenja), vključno s svojim podpisom.

4.odstavek 26.člena

Če voznik zaradi morebitne oddaljenosti od vozila ne more primerno uporabljati zapisovalne opreme :

- če je vozilo opremljeno z AT- mora časovna obdobja oz. vse informacije za različna časovna obdobja, ki jih tahograf ni več pravilno zapisal vpisati na tahografski vložek (lahko hrbtna stran) ročno, avtomatsko ali na drug način tako, da so čitljiva in se tah. vložek ne umaže;
- če pa je vozilo opremljeno z DT- mora časovna obdobja oz. vse informacije za različna časovna obdobja, vpisati na voznikovo kartico z uporabo naprave za ročno vpisovanje, ki je v tahografu

4.odstavek 26.člena

Če je v vozilu, ki ima vgrajen DT, več voznikov, vsak voznik zagotovi, da je voznikova kartica vstavljena v ustrezno režo.

4.odstavek 26.člena

Če voznik vozi vozilo opremljeno z analognim tahografom mora voznik na zahtevo kontrolnega organa predložiti:

- tahografske vlože za tekoči teden in tiste, ki ji je uporabljal v predhodnih 15 dneh;
- voznikovo kartico (če jo ima);
- vse ročne zapise in izpise izdelane v tekočem tednu in v predhodnih 15 dneh.

Po 1.1.2008 za tekoči dan in predhodnih 28 dni.

4.odstavek 26.člena

Če voznik vozi vozilo opremljeno z digitalnim tahografom pa mora predložiti:

- voznikovo kartico, katere imetnik je;
- vse ročne zapise in izpise izdelane v tekočem tednu in v predhodnih 15 dneh;
- tahografske vložke za tekoči teden in tiste, ki ji je uporabljal v predhodnih 15 dneh, če je v tem času vozil vozilo z AT.

Po 1.1.2008 za tekoči dan in predhodnih 28 dni.

4.odstavek 26.člena

- "drugo delo" pomeni vsako dejavnost razen vožnje, kot so opredeljene v skladu z Direktivo 2002/15/ES, in tudi vsako delo za istega ali drugega delodajalca znotraj prevozniškega sektorja ali zunaj njega;
- "čas pripravljenosti" je čas kot je opredeljen v Direktivi 2002/15.

Spremembe za leto 2007

- Opredelitev pojmov
- Izjeme glede vozil oz vrste prevozov
- Spremembe, ki se nanašajo na čas vožnje, odmori in počitke;
- Izjeme glede časa vožnje in počitkov (za notranje prevoze- kolektivne pogodbe);

Delovni čas

Čas porabljen za potovanje na lokacijo, na kateri se prevzame vozilo ali vrnitve s te lokacije, kadar vozilo ni na voznikovem domu niti v operativnem centru delodajalca, v katerem je voznik ponavadi baziran, se ne šteje za čas počitka ali odmor (razen če je vozniku zagotovljeno ležišče- trajekt, vlak)

Čas, ki ga voznik porabi med vožnjo vozila, ki ne sodi na področje uporabe te uredbe k ali od vozila, ki sodi na področje uporabe te uredbe, ki ni voznikov dom ali operativni center delodajalca, v katerem je voznik ponavadi baziran, se šteje kot drugo delo.

Dvojna posadka

Vožnja z več vozniki pomeni situacijo v kateri sta, v vsakem obdobju vožnje (med dvema dnevnima počitkoma ali med dnevnim in tedenskim počitkom), v vozilu vsaj dva voznika, ki vozita.

Za prvo uro vožnje z več vozniki je prisotnost drugega voznika neobvezna, za preostanek obdobja pa obvezna.

Izjeme glede vozil oz. na vrste prevozov

- Člen 3 in člen 13 (izpad določenih vrst prevozov, ki pa jih je možno uvrstiti pod izjeme z nac. zakonodajo);

Nova opredelitev glede odmorov in počitkov

- Čas vožnje ostaja nespremenjen
- Odmor po 4,5 ure vožnje ostaja enak, lahko pa se ga nadomesti z vsaj 15 minutnim, ki mu sledi 30 minutni;
- Če dnevni počitek traja vsaj 9 ur in manj kot 11 se tak počitek šteje za skrajšani čas počitka (nov pojem), vendar le trikrat med katerima koli tedenskima počitkoma;
- Počitek voznika, ki vozi v dvojni posadki mora trajati najmanj 9 ur;
- V katerih koli dveh zaporednih tednih mora imeti voznik vsaj dva redna tedenska počitka (45 ur) ali en redni tedenski počitek in en skrajšan (24 ur);

Izjeme glede časa vožnje in počitkov

- Vsaka država članica lahko določi daljše najkrajše odmore in čase počitka ali krajše najdaljše čase vožnje od predpisanih za notranje prevoze – pri tem upoštevajo kolektivne in druge pogodbe med soc. partnerji

Za konec oz. za prihodnost



Čas do 11.04.2007

Hvala za pozornost!