

SOCIALNA ZAKONODAJA

NA PODROČJU CESTNEGA TRANSPORTA

Pregled bistvenih pravil in obveznosti

(Uredba (ES) št. 561/2006 o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom in spremembi uredb Sveta (EGS) št. 3821/85 in (ES) št. 2135/98 ter razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS) št.3820/85 in Direktiva 2006/22 (ES) o minimalnih pogojih za izvajanje Uredb Sveta (EGS) (EGS) št.3821/ o socialni zakonodaji v zvezi z dejavnostmi v cestnem prometu in razveljavitvi Direktive Sveta 88/599/EGS)



DIGITALNI TAHOGRAFI.....	4
UREDBA 561/06.....	5
ZA KOGA VELJA	5
AETR PRAVILA – VOŽNJA IZVEN OBMOČJA SKUPNOSTI.....	5
IZJEME	6
ZA KATERA VOZILA OZ. ZA KATERE VRSTE PREVOZE TI PREDPISI NE VELJAJO.....	6
BISTVENE SPREMEMBE.....	8
POENOTENJE POJMOV	8
OPREDELITEV POJMOV.....	8
<i>Mobilni delavec</i>	<i>8</i>
<i>Delovno mesto</i>	<i>8</i>
<i>Dnevni in tedenski čas počitka.....</i>	<i>8</i>
<i>Obdobje, vožnje, dnevni čas vožnje, čas vožnje.....</i>	<i>9</i>
<i>Dvojna posadka – vožnja z več vozniki.....</i>	<i>9</i>
<i>Odmor.....</i>	<i>9</i>
<i>Drugo delo.....</i>	<i>10</i>
<i>Kaj se še šteje kot drugo delo</i>	<i>10</i>
<i>Drugo delo v primeru samozaposlenih voznikov.....</i>	<i>11</i>
<i>Čas razpoložljivosti oziroma pripravljenosti.....</i>	<i>11</i>
<i>Tedenski delovni časi.....</i>	<i>11</i>
<i>Nočno delo.....</i>	<i>11</i>
ČAS TRAJANJA VOŽNJE, ODMORI IN POČITKI.....	12
<i>Izjeme.....</i>	<i>13</i>
OBVEZNOST VOZNIKA –	14
VOZNIKOVE KARTICE, UPORABA TAH.VLOŽKA, , TAHOGRAFA IN	14
BELEŽENJE AKTIVNOSTI	14
<i>Kako do voznikove kartice</i>	<i>14</i>
<i>Poškodovane, izgubljene, ukradene, pretečene voznikove kartice.....</i>	<i>14</i>
<i>Zasežene voznikove kartice.....</i>	<i>14</i>
<i>Uporaba voznikovih kartic in tahografskih vložkov.....</i>	<i>15</i>
<i>Vnosi v digitalni tahograf.....</i>	<i>15</i>
<i>Vozniki morajo zagotoviti:.....</i>	<i>16</i>
OBVEZNOST VOZNIKA – DOKUMENTACIJA V VOZILU	16
<i>Če voznik vozi vozilo opremljeno z analognim tahografom.....</i>	<i>16</i>
<i>Če voznik vozi vozilo opremljeno z digitalnim tahografom</i>	<i>16</i>
<i>Ostali dokumenti – novi obrazci</i>	<i>17</i>
<i>Predložitev podatkov v primeru zaposlitve pri več delodajalcih</i>	<i>17</i>
<i>Izvajanje linijskih prevozov potnikov.....</i>	<i>17</i>
KDAJ JE POTREBNO OPRAVITI IZPIS PODATKOV IZ TAHOGRAFA	18
OBVEZNOSTI VOZNIKA, ČE NE MORE UPORABLJATI TAHOGRAFA (ZARADI ODDALJENOSTI ALI ČE TA NEPRAVILNO DELUJE)	18
<i>Tahografski vložki – izpisi iz digitalnega tahografa.....</i>	<i>19</i>
<i>Potrdilo o odsotnosti.....</i>	<i>19</i>
OBVEZNOSTI PREVOZNIKOV- DELODAJALCEV	20
<i>Seznanitev s predpisi.....</i>	<i>20</i>
<i>Organiziranje dela - razporejanje</i>	<i>20</i>
<i>Evidentiranje dela.....</i>	<i>20</i>
<i>Evidentiranje dela delavca, ki je zaposlen pri več delodajalcih</i>	<i>20</i>
<i>Evidenca dela.....</i>	<i>21</i>
<i>Presnemavanje in hramba dokumentacije</i>	<i>22</i>
<i>Prenos iz digitalnih tahografov</i>	<i>22</i>
OBVEZNOST	23
POŠILJATELJEV, ŠPEDITERJEV, ORGANIZATORJEV POTOVANJ IN DRUGIH	23
NADZORI NAD PREVOZNIKI/DELODAJALCI TER VOZNIKI.....	24
<i>Obveznosti države.....</i>	<i>24</i>
<i>Načrtovanje in izvajanje nadzorov</i>	<i>24</i>
<i>Sistem ocenjevanja tveganj.....</i>	<i>24</i>
<i>Izločitev vozila in voznika iz prometa</i>	<i>25</i>
VPRAŠANJA PREVOZNIKOV IN VOZNIKOV	26

NOVA PREDPISA
S PODROČJA SOCIALNE ZAKONODAJE
NA PODROČJU CESTNEGA TRANSPORTA –
- pregled bistvenih novosti in obveznosti

Dne 15.03.2006 sta Evropski parlament in Svet EU potrdila in sprejela besedilo nove Uredbe (ES) št. 561/2006 o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom, ki je delno spremenila in dopolnila uredbi sveta (EGS) št.3821/85 in (ES) št. 2135/98 in s katero se razveljavlja Uredbo Sveta (EGS) št. 3820 iz leta 1985.

Ta nova pravila sicer ne spreminjajo celotnega koncepta vpeljanega sistema vendar pa že z dnem objave vpeljuje nekatera nova zavezujoča pravila,¹ medtem ko je večina določb v celoti zavezujočih od 11.aprilom 2007 dalje.

Novi so tudi nekateri pojmi in opredelitve s katerimi se skuša doseči večjo jasnost posameznih pravil kot na primer kaj je mogoče šteti kot drugo delo, redni in skrajšani dnevni in tedenski čas počitka, obdobje in čas vožnje, kdaj lahko govorimo o dvojni posadki itd... Drugače kot sedaj so tudi opredeljeni odmori, dnevni in tedenski počitki. Posebej je, na podlagi sodne prakse, ki izhaja iz odločb evropskega sodišča, opredeljen čas, ki ga voznik porabi za potovanje ali za vožnjo na lokacijo prevzema vozila.

Pomembnost tematike o kateri govorimo je razvidna tudi iz koncepta nove Uredbe, ki sicer zasleduje enake cilje, ki so bili oblikovani že 1985, vendar s pomembno razliko, da sedaj ti niso zapisani v uvodu k Uredbi ampak jih najdemo v 1.členu in sicer so to:

- uskladitev pogojev konkurence;
- izboljšanje pogojev dela voznikov;
- varnosti v cestnem prometu in
- pospeševanje boljše spremljanje in prakso implementacije predpisov držav članic.

¹ Iz 29.člena je razvidno, da je Uredba 561/2006/ES stopila v veljavo 11.aprila 2007, z izjemo členov 10(5), 26(3) in (4) ter 27, ki veljajo že od 1.maja 2006.

Digitalni tahografi

Z Uredbo Sveta (EGS) 3821/85 je bil uveden tahograf, mehanska (kasneje elektronska) naprava, ki zapisuje voznikove aktivnosti (čas vožnje, odmori, drugo delo, čas počitka) na tahografske vložke. Zaradi uvedbe novih značilnosti beleženja je bila sprejeta Direktiva Sveta 88/599/EGS, ki je določala različne načine nadziranja voznikovih aktivnosti, tako na cesti kakor tudi v prostorih podjetja. Prvotni tipi tahografov niso bili ustrezno zaščiteni pred nedovoljenimi posegi in ponarejanjem zapisov. Prihajalo je do goljufij, kar je poslabševalo položaj voznikov in prevoznikov, ki so pravila spoštovali. Zaradi navedenega, pa tudi iz razloga cestne varnosti (predvsem zaradi boljšega nadzora nad počitki voznikov), se je začela uvajati nova generacija elektronskih tahografov, ki so omogočali višjo varnostno raven in odpravljali omenjene pomanjkljivosti.

Z uvedbo digitalnih tahografov, ki naj bi v naslednjih letih nadomestili mehanske in elektronske (analogne) tahografe, naj bi se ta visoka varnostna raven še izboljšala. Pravno osnovo predstavlja Uredba (EGS) št. 2135/98 s Prilogo IB, ki je dopolnila Uredbo Sveta (EGS) št. 3821/85, s Prilogo IB (tehnični standardi), ki natančno opredeljuje tehnične značilnosti digitalnega tahografa in tahografskih kartic. Na podlagi navedenega morajo biti vozila, ki so prvič dana v promet od 01.05.2006 dalje, opremljena z digitalnim tahografom. Vozila za katere je veljala izjema na podlagi Uredbe (EGS) št. 3820/85, ki pa niso več opredeljena kot izjema z novo uredbo, pa so se morala do 31. decembra 2007 uskladiti s to zahtevo oziroma na novo opremiti s tahografom.

Poleg uvedbe digitalnih tahografov se uvaja tudi novost, in sicer spremenjen način zapisov in sicer na digitalne tahografske kartice (voznikove kartice, kartice nadzornega organa, prevoznikove kartice in kartice delavnic). Te kartice so namenjene identifikaciji oseb ali ustanov, vključenih v ta proces ter beleženju podatkov in nadzoru.

V zvezi z spremenjenimi pravili in uvedbo digitalnih tahografov v Republiki Sloveniji je bilo treba spremeniti tudi nacionalne predpise, vendar je obveljala odločitev, da se vse te zadeve uredijo nanovo in v celoti. Tako je bil pripravljen in sprejet Zakon o delovnem času in obveznih počitkih mobilnih delavcev ter o zapisovalni opremi v cestnih prevozih – v nadaljevanju ZDCOPMD (z vrsto podzakonskih aktov).

Tako so bila nova pravila in digitalni tahografi v Republiki Sloveniji uspešno uvedeni v roku, ki je bil predpisan z novo Uredbo (ES) št. 561/2006, in sicer s 1. majem 2006. Omenjena uredba je začela veljati 11. aprila 2007, z izjemo 10(5), 26(3) in (4) ter 27, ki veljajo že od 1. maja 2006.

V zvezi s tem pa so v nadaljevanju predstavljene bistvene vsebine in novosti pomembne tako za prevoznike, njihove odgovorne osebe kot tudi za voznike.

Uredba 561/06

Ta uredba določa pravila o času vožnje, odmorih in času počitka za voznike, ki opravljajo prevoz blaga in potnikov po cesti, za uskladitev pogojev konkurence med vrstami prevoza v notranjem prometu, zlasti glede na cestni sektor, ter za izboljšanje pogojev dela in varnosti v cestnem prometu.

Cilj določb te uredbe je tudi pospeševati boljše spremljanje in prakso izvrševanja držav članic ter boljšo delovno prakso v sektorju cestnega prevoza.

Za koga velja

Ta uredba se uporablja za prevoz po cesti:

- (a) blaga, kjer največja dovoljena masa vozil, skupaj s kakršnim koli priklopnikom ali polpriklopnikom, presega 3,5 tone; ali
- (b) potnikov z vozili, ki so zaradi svoje konstrukcije ali stalne opreme primerna za prevoz več kot devetih oseb, skupaj z voznikom, in so temu tudi namenjena.

Prevoz skupine otrok

Uredba 3821/85/EGS, Uredba 561/2006/ES, AETR in ZDCOPMD se uporabljajo tudi za prevoze skupine otrok, kot so opredeljeni v zakonu, ki ureja varnost cestnega prometa².

Linijski prevozi, kjer linija ni daljša od 50 km

Za prevoze vozili za prevoz potnikov v linijskih prevozi, kjer linija ni daljša od 50 km (točka a) 3. člena Uredbe 561/2006/ES) veljajo določbe Uredbe 561/2006/ES, AETR in tega zakona. Če se pri teh prevozi uporabljajo tahografi, se ti morajo uporabljati v skladu z Uredbo 3821/85/EGS.

AETR pravila – vožnja izven območja Skupnosti³

Evropski sporazum o delu posadk vozil, ki opravljajo mednarodni cestni prevoz, z dne 1. julija 1970 (v nadaljnjem besedilu "AETR"), kakor je bil spremenjen, se še naprej uporablja za prevoz blaga in potnikov po cesti z vozili, registriranimi v kateri koli državi članici ali državi, ki je pogodbenica AETR, za celotno vožnjo, če ta vožnja poteka med Skupnostjo in tretjo državo, razen Švico in državami pogodbenicami Sporazuma o evropskem gospodarskem prostoru, ali prek teh držav.

V primeru cestnega prevoza z vozili, registriranimi v tretji državi, ki tudi ni pogodbenica AETR, se določbe AETR uporabljajo za tisti del prevoza, ki poteka znotraj Skupnosti ali znotraj držav, ki so pogodbenice AETR.

² Skupina otrok je skupina najmanj petih otrok, ki so večina potnikov v vozilu. Skupina petih ali več otrok iste družine in skupina petih ali več otrok, ki se prevažajo v javnem linijskem prevozu, se ne šteje za skupino otrok (92.člen ZVCP (Uradni list RS števil. 56/08);

³ Po 11.04.2007 je prišlo do razlike in sicer je potrebno za vožnje izven območja Skupnosti upoštevati določbe AETR sporazuma. Na spletnem naslovu http://www.unece.org/trans/conventn/legalinst_21_OLIRT_AETR.html je objavljen seznam držav podpisnic sporazuma.

Izjeme

za katera vozila oz. za katere vrste prevoze ti predpisi ne veljajo

(3. in 13.člen Uredbe)

Nekatere izjeme so že določene v 3.členu Uredbe 561/2006/ES in teh pravila država članica ne more spreminjati⁴ in tako se te uredbe ne uporablja za prevoz po cesti z vozili:

- vozili z največjo dovoljeno hitrostjo, ki ne presega 40 km na uro;
- ki jih uporabljajo oborožene sile, civilna zaščita, gasilci in sile, odgovorne za vzdrževanje javnega reda, ali so pod njihovim nadzorom;
- ki se uporabljajo v humanitarne namene v nujnih primerih ali reševalnih akcijah;
- ki so specializirana za medicinske namene,
- ki so specializirana za vleko vozil v okvari (do 100 km od baze);
- s katerimi se opravljajo preskusne vožnje za tehnični razvoj, popravilo ali vzdrževanje, ter nova ali predelana vozila, ki še niso bila v uporabi;
- za nekomercialni prevoz blaga za osebno uporabo;
- vozili ali kombinacijami vozil z največjo dovoljeno maso, ki ne presega 7,5 ton in se uporabljajo za nekomercialni (osebne potrebe) prevoz blaga;
- komercialnimi vozili, ki imajo zgodovinski status v skladu z zakonodajo države članice, v kateri se vozijo, in ki se uporabljajo za nekomercialni prevoz potnikov ali blaga;

Na podlagi 13.člena pa lahko vsaka država članica na svojem ozemlju, če to ne posega v cilje iz prvega člena Uredbe 561/06/ES, odobri izjeme in dovoli te izjeme za prevoze, ki so v tem členu že opredeljeni s pogoji pod katerimi se ti prevozi lahko opravljajo, da se jih je mogoče šteti kot izjemo

- z vozili, ki jih imajo v lasti ali v najemu brez voznika za prevoz po cesti organi oblasti, ki ne konkurirajo zasebnim prevoznim podjetjem;
- z vozili, ki jih uporabljajo ali najemajo brez voznika poljedelska, vrtnarska, gozdarska, živinorejska ali ribiška podjetja za prevažanje blaga v okviru lastne podjetniške dejavnosti znotraj območja s polmerom 50 km od kraja, v katerem je podjetje;
- izvajalci univerzalnih storitev, kakor so opredeljeni v členu 2(13) Direktive 97/67/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. decembra 1997 o skupnih pravilih za razvoj notranjega trga poštnih storitev v Skupnosti in za izboljšanje kakovosti storitve;
- z vozili ali kombinacijami vozil z največjo dovoljeno maso vlečnega vozila, ki ne presega 7,5 tone in ki jih uporabljajo za dostavo pošiljk kot dela univerzalne storitve, ali s kmetijskimi in gozdarskimi traktorji, ki se uporabljajo za kmetijske in gozdarske dejavnosti znotraj območja s polmerom 50 km od kraja, v katerem je podjetje, ki ima vozilo v lasti, najemu ali zakupu; in za prevoz materiala, opreme ali strojev za voznikovo uporabo pri njegovem delu. Ta vozila se lahko uporabljajo samo v območju

⁴ Izjema od tega pravila: Na podlagi 4.točke 3.člena Uredbe 3821/85/EGS lahko države članice lahko za notranji promet zahtevajo vgradnjo in uporabo tahografa skladno s to uredbo pri vsakem vozilu, za katero vgradnja in uporaba sicer ni obvezna. Na podlagi 15.člena Uredbe 561/06/ES države članice za voznike vozil s katerimi se opravljajo prevozi potnikov v linijskih prevozi, kjer linija ni daljša od 50 km iz člena določijo nacionalna pravila, ki zagotavljajo ustrezno zaščito glede dovoljenega časa vožnje in obveznih odmorov ter časa počitka.

s polmerom 50 km od kraja, v katerem je podjetje, če vožnja z vozilom ni glavna vzrokovna dejavnost.

- z vozili za prevoz blaga v območju s polmerom 50 km od kraja, v katerem je podjetje, s pogonom na zemeljski plin ali utekočinjeni zemeljski plin ali na električni pogon, katerih največja dovoljena masa, skupaj z maso priklopnika ali polpriklopnika, ne presega 7,5 tone;
- z vozili za učenje vožnje in opravljanje izpita za pridobitev voznškega dovoljenja ali spričevala o strokovni usposobljenosti, če se ne uporabljajo za komercialni prevoz blaga ali potnikov;
- z vozili, ki se uporabljajo za vzdrževanje kanalizacije, za varovanje pred poplavami, za preskrbo z vodo, plinom in elektriko, za vzdrževanje in nadzor cest ali za zbiranje in odstranjevanje odpadkov od vrat do vrat, za vzdrževanje telefonskih in telegrafskih napeljav, radijskega in televizijskega oddajanja ter odkrivanje radijskih in televizijskih oddajnikov ali sprejemnikov;
- s specializiranimi vozili za prevažanje cirkuške opreme in opreme za zabaviščne parke;
- s posebno opremljenimi vozili za mobilne projekte, ki se uporabljajo predvsem za izobraževanje v mirujočem stanju;
- z vozili za odvažanje mleka s kmetij in za vračanje cistern za mleko ali mlečnih proizvodov, ki so namenjenih za živalsko krmo, na kmetije;
- s specializiranimi vozili za prevažanje denarja in/ali dragocenih predmetov;
- z vozili za odvoz živalskih odpadkov ali trupel živali, ki niso namenjeni za prehrano ljudi;
- z vozili, ki se uporabljajo izključno na cestah znotraj vozlišč, kot so pristanišča, pristaniška razkladaljšča in železniški terminali;
- z vozili za prevoz živih živali s kmetij na lokalne trge in obratno ali s trgov v lokalne klavnice v premeru do 50 km.

BISTVENE SPREMEMBE

Poenotenje pojmov

Popolne opredelitve ključnih pojmov so ključne za razumevanje ter za poenostavitev razlage in zagotovitev enotne uporabe te uredbe. Poleg tega se s temi zagotovi enotna razlaga in uporaba te uredbe s strani vseh akterjev, prevoznikov, njihovih odgovornih oseb, voznikov ter tudi nacionalnih organov nadzora. Zato si najprej pogledajmo te pojme.

Opredelitev pojmov

Mobilni delavec

Mobilni delavec pomeni delavca, ki je sestavni del potujočega osebja, vključno s pripravniki, ki dela za podjetje, ki opravlja komercialne prevoze ali prevoze za lastne potrebe potnikov ali blaga v cestnem prometu; mobilni delavec je tudi voznik, razen samozaposlenih voznikov;

Oseba, ki opravlja mobilno dejavnost v cestnem prevozu pomeni katerega koli mobilnega delavca ali samozaposlenega voznika, ki opravlja tovrstne dejavnosti;

Samozaposleni voznik ali voznica pomeni posameznika, katerega glavna dejavnost je cestni prevoz potnikov ali blaga, ima za to dejavnost izdano licenco, dela zase in ni vezan na delodajalca s pogodbo o zaposlitvi

Delovno mesto

Delovno mesto pomeni:

- **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
 - **vse druge kraje**, kjer se izvajajo dejavnosti, povezane s prevozom.

Dnevni in tedenski čas počitka

Počitek pomeni vsako neprekinjeno obdobje, v katerem lahko voznik svobodno razpolaga s svojim časom.

Dnevni čas počitka pomeni dnevno obdobje, v katerem lahko voznik svobodno razpolaga s svojim časom, in zajema "redni dnevni čas počitka" in "skrajšani dnevni čas počitka".

Redni dnevni čas počitka pomeni vsako obdobje počitka, ki traja vsaj 11 ur.

Skrajšani dnevni čas počitka pomeni vsako obdobje, ki traja vsaj 9 in ne manj kot 11 ur.

Tedenski čas počitka pomeni vsak tedenski čas, v katerem lahko voznik svobodno razpolaga s svojim časom, in zajema "redni tedenski čas počitka" in "skrajšani tedenski čas počitka".

Redni tedenski čas počitka pomeni vsako obdobje počitka, ki traja vsaj 45ur.

Skrajšani tedenski čas počitka pomeni vsako obdobje, ki traja manj kot 45 in najmanj 24 ur.

Obdobje, vožnje, dnevni čas vožnje, čas vožnje

Obdobje vožnje pomeni trajanje dejavnosti vožnje, zabeležene avtomatsko ali polavtomatsko na tahografu ali ročno.

Dnevni čas vožnje pomeni skupni čas vožnje med koncem enega dnevnega časa počitka in začetkom naslednjega dnevnega časa počitka ali med dnevnim časom počitka in tedenskim časom počitka.

Čas vožnje je celotni čas vožnje od trenutka, ko voznik začne z vožnjo po času počitka ali odmora, do začetka časa počitka ali odmora. Čas vožnje je lahko neprekinjen ali prekinjen.

Tedenski čas vožnje pomeni skupni čas vožnje v enem tednu. Tedenski čas vožnje ne sme presegati 56 ur in ne povzročiti prekoračitve najdaljšega tedenskega delovnega časa, določenega v Direktivi 2002/15/ES (*max 60 ur oz. povprečja 48 ur na teden v 4 mesecih*).

Dnevni in tedenski čas vožnje vključujeta ves čas vožnje na območju Skupnosti ali tretje države.

Dvojna posadka – vožnja z več vozniki

Vožnja z več vozniki pomeni situacijo, v kateri sta v vsakem obdobju vožnje med katerima koli dvema zaporednima dnevnima časoma počitka ali med dnevnim časom počitka in tedenskim časom počitka v vozilu vsaj dva voznika, ki vozita.

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

Odmor

Odmor pomeni vsako obdobje, v katerem voznik ne sme voziti ali opravljati katerega koli drugega dela in ki je namenjeno izključno za oddih.

Drugo delo

Drugo delo pomeni vse dejavnosti, ki so opredeljene kot delovni čas v členu 3(a) Direktive 2002/15/ES in drugi točki člena 3. ZDCOPMD razen vožnje, odmorov, počitkov in časa razpoložljivosti vključno s katerim koli delom za istega ali drugega delodajalca v sektorju prevoza ali zunaj njega.

Drugo delo pomeni čas od začetka do zaključka dela, ko je mobilni delavec ali delavka (v nadaljnjem besedilu: mobilni delavec) na svojem delovnem mestu na razpolago delodajalcu in opravlja svoje naloge in dejavnosti, razen odmorov, časa počitka iz in časa razpoložljivosti, ki se ne všttevajo v delovni čas.

V delovni čas je vključen čas, ki ga voznik porabi za:

- natovarjanje in raztovarjanje,
- pomoč potnikom pri vstopu na vozilo in izstopu iz njega,
- čiščenje in tehnično vzdrževanje,
- vsa druga dela, katerih namen je zagotoviti varnost vozila, njegovega tovora in potnikov ali izpolnitev pravnih ali zakonskih obveznosti, ki so neposredno povezane s točno določenim prevozom, ki se odvija, vključno s spremljanjem natovarjanja in raztovarjanja, administrativnimi formalnostmi s policijo, carino itd;

To je tudi čas, ko voznica ali voznik (v nadaljnjem besedilu: voznik) ne more prosto razpolagati s svojim časom in mora biti na svojem delovnem mestu, pripravljen prevzeti običajno delo, obenem pa ima nekatere naloge, ki so povezane z njegovim delom, zlasti ko čaka na natovarjanje ali raztovarjanje.

Ti zapisi se vnesejo ročno na tahografski vložek, izpisek ali z uporabo naprave za ročno vnašanje v tahograf.

Kaj se še šteje kot drugo delo

Voznik kot drugo delo zapiše vsak čas porabljen za vožnjo vozila, ki se uporablja za komercialne dejavnosti, ki ne spadajo na področje uporabe te uredbe.

Vsak čas, porabljen za potovanje na lokacijo, na kateri se prevzame vozilo, ki sodi na področje uporabe te uredbe, ali vrnitev s te lokacije, kadar vozilo ni na voznikovem domu niti v operativnem centru delodajalca, v katerem je voznik ponavadi baziran, se ne šteje za počitek ali odmor, razen če je voznik na trajektu ali vlaku in ima dostop do ležišča na ladji ali ležalnega vagona.

Vsak 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, šteje kakor drugo delo.

Tudi ti zapisi se vnesejo ročno na tahografski vložek, izpisek ali z uporabo naprave za ročno vnašanje v tahograf.

Drugo delo v primeru samozaposlenih voznikov

V primeru samozaposlenih voznikov se uporablja ista definicija za čas od začetka do zaključka dela, ko je samozaposleni voznik na svojem delovnem mestu na voljo stranki in izvaja svoje naloge ali dejavnosti, razen tistih, ki predstavljajo splošno administrativno delo, ki ni povezano s konkretnim prevozom.

Čas razpoložljivosti oziroma pripravljenosti

To 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 opravljanje drugih del.

Tovrstni čas razpoložljivosti zlasti vključuje čas, ko mobilni delavec spremlja vozilo, ki se prevaža s trajektom ali vlakom, kot tudi čas čakanja na mejah in čakanja zaradi prepovedi vožnje. Ta čas in njegovo predvideno trajanje mora mobilni delavec poznati vnaprej pred odhodom ali neposredno pred dejanskim začetkom dela,

Za mobilne delavce, ki vozijo v posadki, to pomeni čas sedenja ob vozniku ali ležanja na ležišču v vozilu medtem, ko se vozilo premika;

Tedenski delovni časi

Najdaljši tedenski delovni čas se lahko poveča na 60 ur samo, če se v teku štirih mesecev ne preseže tedenskega povprečja 48 ur (izjema občasni prevozi potnikov, če se koristi izjema iz četrtega odstavka 6.člena Uredbe ali AETR- počitek najkasneje po 12 urah vožnje).

Če mobilni delavec opravlja delo za različne delodajalce, predstavlja delovni čas seštevek delovnih ur pri vseh delodajalcih. Delodajalec mobilnega delavca, ki dela pri več delodajalcih, pisno zaprosi za evidenco ali obračun delovnega časa, ko je delal pri drugem delodajalcu. Mobilni delavec mora ta obračun zagotoviti v pisni obliki.

Nočno delo

Ponoči pomeni čas med 23.00 uro in 06.00 uro;

Nočno delo pomeni vsako delo, ki se opravlja ponoči.

Če mobilni delavec opravlja **nočno delo** štiri ure ali več, njegov skupni dnevni delovni čas ne sme presegati deset ur v vsakem 24 urnem obdobju.

Čas trajanja vožnje, odmori in počitki

Vožnja, odmori, počitki	Uredba 3820/85/ AETR	Uredba 561/06
Čas vožnje / dovoljeno podaljšanje v tednu	max 9 ur; 2 x 10	max 9 ur; 2 x 10
Tedenski/dvotedenski max čas vožnje	56 / 90 ur	56 / 90 ur
Odmori	45 minut (3 x 15)	45 minut (15 + 30)
Dnevni čas počitka / dovoljeno skrajšanje na teden	11 ur / 3 x 9 (obvezno nadomeščanje)	11 ur / 3 x 9* (ni nadomeščanja)
Tedenski počitek (po šestih 24 urnih obdobjih)	45ur (36 – 24) (obvezno nadomeščanje)	45ur (24 – 45)* (obvezno nadomeščanje)
Dvojna posadka	8 ur v 30 urah	9 ur v 30 urah *

* Dnevni čas počitka lahko izkoristimo v dveh ločenih neprekinjenih obdobjih pod pogojem, da prvo traja vsaj 3 ure, drugo pa vsaj 9 ur (skupaj 12 ur).

Dnevni čas počitka se lahko prekine največ dvakrat, vendar skupaj ne več kot za čas ene ure, če voznik spremlja vozilo na vlaku ali trajektu
in
ima možnost dostopa do ležišča na ladji ali spalnem vagonu.

* Tedenski čas počitka se začne najpozneje na koncu šestih 24-urnih obdobjih od konca predhodnega tedenskega časa počitka⁵.
V katerih koli dveh zaporednih tednih ima lahko voznik dva redna ali en redni (45) in en skrajšan (24)čas počitka.

⁵ Pri mednarodnem prevozu potnikov, je do sedaj veljala izjema po kateri je bilo mogoče vozniku zagotoviti tedenski počitek šele po dvanajstih zaporednih 24 urnih obdobjih, vendar te izjeme po novem več ni mogoče uveljavljati (v območju AETR to še velja).

*** 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

Voznik lahko odstopa od teh pravil do obsega, ki je potreben za zagotovitev varnosti oseb, vozila ali njegovega tovora če:

- s tem ne ogroža varnosti v cestnem prometu in
- če pripelje do primerne mesta, kjer lahko ustavi.

Voznik navede razlog za tako odstopanje:

- ročno na tahografskem vložku;
 - na izpisu ali
- v svojem urniku dela (prevoz potnikov v linijskem prometu) najpozneje ob prihodu na primerno mesto, kjer lahko ustavi.

Obveznost voznika – voznikove kartice, uporaba tah.vložka, , tahografa in beleženje aktivnosti

Kako do voznikove kartice

Voznik vloži vlogo za izdajo kartice pri pristojnemu organu države članice, v kateri ima voznik običajno prebivališče. V primeru, da so pogoji za izdajo izpolnjeni, izdajatelj izda vozniško kartico in jo opremi z osebni podatki voznika, s podatki o vozniškem dovoljenju, opredeli čas veljavnosti (pet let oziroma do poteka delovnega dovoljenja) in voznika vpiše v evidenco. V sistemu (TACHO NET) je možno preveriti vsako kartico izdano v državah članicah evropske skupnosti.

Vozniška kartica je vezana na določeno osebo, voznik je lahko imetnik samo ene vozniške kartice. Če se zaradi dovoljenih razlogov izda istemu vozniku nova vozniška kartica, ki nadomesti staro, dobi nova kartica isto številko predhodne vozniške kartice, pri čemer se zadnja št. poveča za eno.

Izdajatelj kartic vodi evidenco o izdanih, ukradenih, izgubljenih in poškodovanih vozniških karticah najmanj za čas, ki je enak času njihove veljavnosti.

Poškodovane, izgubljene, ukradene, pretečene voznikove kartice

Če je vozniška kartica poškodovana, če ne deluje pravilno, je izgubljena ali ukradena je voznik dolžan v sedmih dneh vložiti vlogo za izdajo nove kartice. Če je ukradena je voznik dolžan to prijaviti pristojnemu organu (policiji) in potrdilo (zapisnik) priložiti k vlogi za izdajo nove kartice. Tem karticam se prekliče veljavnost in vozniku se na njegovo zahtevo izda novo voznikovo kartico.

Če želi voznik svojo vozniško kartico podaljšati, zaprosi najmanj 15 delovnih dni pred datumom poteka njene veljavnosti izdajatelja za novo kartico (novo kartico se le v tem primeru izda pred potekom veljavnosti stare).

V navedenih primerih izdajatelj izda nadomestno kartico v petih delovnih dneh od dne po prejemu popolne vloge.

Zasežene voznikove kartice

Če pristojni nadzorni organ države članice ugotovi, da je voznikova kartica ponarejena ali da voznik uporablja kartico, katere imetnik ni on sam, ali da je kartico pridobil na podlagi lažnih izjav in/ali ponarejenih dokumentov se kartico zaseže in pošlje izdajatelju. Če ugotovijo to organi države članice, ki ni država članica izdajateljica, se kartico pošlje izdajatelju v drugo državo članico skupaj s poročilom in z navedbo razlogov za zaseg in za njeno vrnitev.

Voznikovo kartico se lahko zaseže tudi iz drugih razlogov za namene dokaznega postopka na sodišču (prometne nesreče, hujši prekrški...). Te kartice se po postopku vrnejo vozniku ali izdajatelju.

Voznik lahko nadaljuje vožnjo brez voznikove kartice največ 15 koledarskih dni, ali kadar je to potrebno za vrnitev vozila v njegove poslovne prostore, daljše obdobje, če lahko dokaže nezmožnost predložitve oziroma uporabe kartice med tem obdobjem.

Uporaba voznikovih kartic in tahografskih vložkov

Vozniki ne smejo uporabljati umazanih ali poškodovanih tahografskih vložkov ali voznških kartic. Zato morajo biti vložki primerno zaščiteni.

Če je tahografski vložek ali voznška kartica, na katerem je že zapis, poškodovan, voznik poškodovani vložek priloži k rezervnemu vložku, s katerim nadomesti prvega.

Vozniki morajo uporabljati tahografske vložke ali voznško kartico za vsak dan vožnje od prevzema vozila dalje. Tahografski vložek ali voznška kartica se ne odvzame pred koncem delovnega dneva, razen če je odvzem drugače dovoljen.

Tahografski vložek ali voznška kartica se ne sme uporabljati daljše obdobje od tistega, za katerega je namenjen.

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

Uporaba tahografskih vložkov

- na začetku uporabe tahografskega vložka - priimek in ime;
- datum in kraj začetka in prenehanja uporabe tahografskega vložka;
- registrsko oznako vsakega vozila, ki mu je dodeljeno na začetku prve vožnje, ki se zapisuje na vložku in pozneje, če med uporabo tahografskega vložka zamenja vozilo;
- stanje kilometrskega števca na začetku prve vožnje, ki se zapiše na vložku ter na koncu zadnje vožnje, ki se zapiše na vložku,
- če zamenja vozilo med delovnim dnem (stanje števca v vozilu, ki mu je bilo dodeljeno, in stanje števca v vozilu, ki mu bo dodeljeno);
- čas vsake zamenjave vozila.

Vnosi v digitalni tahograf

Po vstavitvi kartice v tahograf voznik vnese v digitalni tahograf oznako države, v kateri začne in konča svoje dnevno delo, prav tako vnese na kartico (s pomočjo tahografa)⁶ druge opravljene aktivnosti (drugo delo, razpoložljivost), od odvzema kartice iz tahografa.

⁶ Glej navodila za uporabo digitalnega tahografa.

Vozniki morajo zagotoviti:

- da čas zapisa na vložku ustreza uradnemu času v državi registracije vozila,
- da ura tahografa ustreza času v državi registracije oziroma, da je ustrezno naravnano UTC čas
ter, da

**uporabljajo preklopne mehanizme,
ki omogočajo ločen in razločen zapis naslednjih časovnih obdobj:**

(a) pod oznako **volana** čas vožnje;

(b) pod oznako **kladivc**⁷ drugo delo (vse dejavnosti razen vožnje, kot so opredeljena v Direktivi 2002/15/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. marca 2002 o urejanju delovnega časa oseb, ki opravljajo spremljevalne dejavnosti v cestnem prometu, in tudi vsako delo za istega ali drugega delodajalca znotraj prevozniškega sektorja ali zunaj njega);

(c) pod oznako **kvadratka (prečrtanega kvadratka)** čas pripravljenosti kot je opredeljen v členu 3(b) Direktive 2002/15/ES;

(d) pod oznako **postelje** čas odmora med delom in dnevnega počitka.

Obveznost voznika – dokumentacija v vozilu

Če voznik vozi vozilo opremljeno z analognim tahografom

mora voznik na zahtevo kontrolnega organa predložiti:

- tahografske vložke za tekoči dan in predhodnih 28 dni;
 - voznikovo kartico (če jo ima);
- vse ročne zapise in izpise izdelane v tekočem dnevu in predhodnih 28 dneh.

Če voznik vozi vozilo opremljeno z digitalnim tahografom

Pa mora voznik na zahtevo kontrolnega organa predložiti:

- voznikovo kartico, katere imetnik je;
- vse ročne zapise in izpise izdelane v tekočem dnevu in predhodnih 28 dni;
- tahografske vložke za tekoči dan in predhodnih 28, če je v tem času vozil vozilo z AT.

⁷ Direktiva 2002/15/ES je bila implementirana v naš pravni red z Zakonom o delovnem času in obveznih počitkih mobilnih delavcev ter o zapisovalni opremi v cestnih prevoznih (Ur. l. RS št. 76/05) v katerem je v drugi točki tretjega člena ta pojem posebej opredeljen.

Ostali dokumenti – novi obrazci

Voznik hrani (v vozilu 28 dni) vse dokaze, ki mu jih predloži pristojni organ država članice v zvezi z naloženimi kaznimi ali začetkom postopkov do takrat, ko ista kršitev te uredbe ne more več pripeljati do drugega postopka ali kazni v skladu s to uredbo.

V primeru ko je bil voznik na bolniškem ali letnem dopustu ali ko je voznik vozil kako drugo vozilo, izvzeto s področja uporabe Uredbe ali Zakona o delovnem času in obveznih počitkih mobilnih delavcev, v obdobju za katerega velja obveznost predložitve dokumentacije, se temu izda posebno potrdilo na elektronskem in natisljivem obrazcu⁸.

Voznik je na zahtevo nadzornega organa dolžan predložiti te dokaze v pregled.

Predložitev podatkov v primeru zaposlitve pri več delodajalcih

Voznik, ki je zaposlen ali je na razpolago več kot enemu prevoznemu podjetju, predloži zadostne podatke vsakemu podjetju in mu tako omogoči upoštevanje ustreznega razporejanja na delo oziroma vožnjo. Delodajalci se v dogovoru z delavcem lahko sporazumejo o avtomatskem prenosu podatkov.

Izvajanje linijskih prevozov potnikov

Če vozilo ni opremljeno z nadzorno napravo v skladu z Uredbo (EGS) št. 3821/85, prevozno podjetje, v primeru izvajanja notranjih linijskih prevozov potnikov in mednarodnih linijske prevoze potnikov, katerih končne postaje so do 50 km zračne črte oddaljene od meje med dvema državama članicama in katerih dolžina linije ne presega 100 km sestavi vozni red prevozov in urnik dela, v katerem sta za vsakega voznika navedena ime in kraj, kjer ima sedež, in vnaprej določen načrt različnih obdobjih vožnje, drugega dela, odmorov in njegove razpoložljivosti. Vsak voznik, ki se mu dodeli prevoz iz odstavka ima s seboj izvleček iz urnika dela in kopijo voznega reda prevozov.

⁸ Oblika in vsebina obrazcev je bila sprejeta v okviru Komisije EU oziroma MIDT skupine (enotna implementacija predpisov) 17

Kdaj je potrebno opraviti izpis podatkov iz tahografa

Če je voznikova kartica poškodovana, pokvarjena ali ni v posesti voznika (izgubljena, ukradena), 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 podpiše in v tega vnese vsa delovna opravila – obdobja dela, pripravljenosti ter odmorov in počitkov, ki jih naprava ni samodejno zapisala;
- na koncu vožnje izpiše podatke, ki se nanašajo na vsa časovna obdobja, ki jih je zapisal DT, evidentira vsa druga delovna opravila, ki jih tahograf ni zapisal in na ta izpis vpiše podatke, ki omogočajo njegovo identifikacijo (ime, številko vozniške kartice in/ali številko vozniškega dovoljenja), ter se podpiše.

Voznik je dolžan narediti izpis tudi v primeru:

- (dovoljenih) odstopanj od pravil, ki se nanašajo na dovoljen čas vožnje, odmori in počitke in na tega navesti razlog odstopanja kakor tudi
- kontrole s strani pooblaščenega nadzornega organa (inšpekcija, policija...).

Obveznosti voznika, če ne more uporabljati tahografa

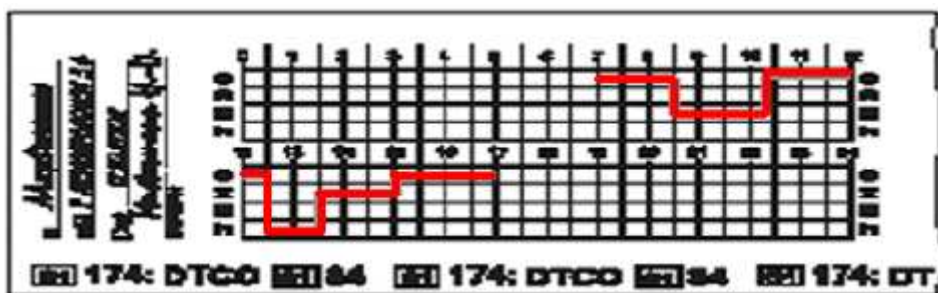
(zaradi oddaljenosti ali če ta nepravilno deluje)

Voznik mora časovna obdobja oz. vse informacije za različna časovna obdobja (vožnja, drugo delo, razpoložljivost, odmori in počitki), ki jih tahograf ni več pravilno zapisal:

- v primeru uporabe analognega tahografa vnesti na tah.vložek in sicer razločno in na način, da ne umažejo teh zapisov;
- v primeru uporabe digitalnega tahografa vnesti te podatke na voznikovo kartico z uporabo naprave za ročni vnos.

V primeru nedelujočega digitalnega tahografa pa na zapisni papir (hrbta stran) skupaj s podatki, ki omogočajo njegovo identifikacijo (številko vozniške kartice in/ali ime in/ali številko vozniškega dovoljenja).

Na hrbtni strani tahografskega vložka in zapisnega papirja iz digitalnega tahografa je natisnjena tabela namenjena beleženju aktivnosti na podlagi ročnih vpisov.



Najkasneje vsakih 28 dni se v podjetje oddajo tudi vsi tahografski vložki in izpisi iz zap.opreme oz. zapisi voznikov.

Tahografski vložki – izpisi iz digitalnega tahografa

Delodajalec izda voznikom vozil, opremljenih z analognim tahografom, zadostno število tahografskih vložkov, pri čemer upošteva osebno naravo teh vložkov, trajanje prevoza in morebitno dolžnost nadomestitve poškodovanih vložkov ali vložkov, ki jih je odvzel pooblaščen inšpektor.

Delodajalec izda voznikom samo vložke, katerih vzorec je odobren in primeren za uporabo v napravi, ki je vgrajena v vozilo.

Če je vozilo opremljeno z digitalnim tahografom morata delodajalec in voznik zagotoviti, da se ob upoštevanju trajanja prevoza zahtevani izpisi ob inšpekcijah (kontrolah) lahko pravilno (zadostno število papirja) izvedejo.

Potrdilo o odsotnosti

Delodajalec izda vozniku potrdilo o odsotnosti, na predpisanem obrazcu, za čas ko je bil voznik:

na letnem dopustu;
v bolniškem staležu in za
čas ko je vozil vozilo ali opravljal prevoz, ki ne zapade pod določbe »socialne zakonodaje«.

Potrdilo se izpolni (rač. izpis) v slovenskem jeziku za vsako odsotnost posebej (če si te sledijo ena za drugo) in v tega vnese podatke o podjetju, odgovorni osebi in vozniku, popišeta pa se oba (odgovorna oseba in voznik)⁹.

⁹ Obrazce lahko najdete na navedenem spletnem naslovu v vseh jezikih držav članic EU - http://ec.europa.eu/transport/road/policy/social_provision/social_form_en.htm

Obveznosti prevoznikov- delodajalcev

Seznanitev s predpisi

Delodajalci so dolžni seznaniti mobilne delavce z določbami vseh predpisov (Uredbe EU, AETR) ter z določbami Zakona ter drugih predpisov, kolektivnih pogodb ali svojih splošnih aktov, ki so bili sprejeti na podlagi zakona oziroma za njegovo izvrševanje (interni akti).

Za ustrezno in pravilno izvajanje predpisov je treba s temi predpisi seznaniti tudi ostale zaposlene, ki se pri delodajalcu kakor koli ukvarjajo z odrejanjem voznikov na vožnjo, planiranjem prevozov, izdelovanjem načrtov poti...
(odgovorne osebe, prometniki, komercialisti, vodje avtoparkov....)

Organiziranje dela - razporejanje

Prevozno podjetje organizira delo voznikov tako, da lahko vozniki upoštevajo pravila iz Uredb št. 3821/85/EGS, 561/06/ES ter glede delovnega časa, kot je opredeljen v Zakonu o delovnem času in obveznih počitkih mobilnih delavcev.

Prevozno podjetje da vozniku ustrezna navodila in izvaja redne kontrole za zagotovitev upoštevanja pravil iz zgoraj navedenih predpisov.

Evidentiranje dela

Delodajalci morajo evidentirati delovni čas oseb, ki opravljajo mobilne dejavnosti v cestnem prevozu;

Evidenco hranijo na sedežu prevoznika najmanj dve leti po preteku obdobja, na katerega se ti nanašajo;

Podatki za posamezno osebo, ki opravlja mobilno dejavnost, se morajo v evidenco vpisati čimprej, nikakor pa ne kasneje kot 28 dni po prejšnjem vpisu podatkov za isto osebo.

Delodajalci na zahtevo mobilnim delavcem zagotovijo kopije evidenc opravljenih delovnih ur.

Evidentiranje dela delavca, ki je zaposlen pri več delodajalcih

Vsak delodajalec pisno pozove osebo, ki opravlja mobilno dejavnost, k predložitvi evidence delovnega časa, opravljenega pri drugem delodajalcu. Vsak delavec je dolžan pridobiti navedene podatke in jih posredovati ostalim delodajalcem.

Zaradi lažjega in enostavnejšega poslovanja, se s privolitvijo delavca, lahko med delodajalci vzpostavi sistem medsebojne (elektronske) izmenjave podatkov.

Evidenca dela

Podatki o delu voznika se vodijo v obliki posebne evidence
(obrazec je objavljen kot priloga pravilnika).

Naziv -firma					LETO:
Evidenca delovnega časa osebe, ki opravlja mobilno dejavnost za mobilnega delavca za čas					TEDEN:...
od _____ do _____				
Ime in priimek:.....		EMŠO:.....			
Datum:	Dnevni delovni čas	Nočno delo (med 23 in 06.00 uro)	Skupni delovni čas	Opombe:	
SKUPAJ				Presežek (nad 48 ur)	

V primeru, da delodajalec na podlagi računalniške obdelave podatkov (tudi potnih nalogov) vzpostavi in vodi evidenco, iz katere so razvidni zahtevani podatki (delovni, čas, nočno delo in skupni tedenski delovni čas), mu posebne pisne evidence (na obrazcu) ni potrebno voditi.

Presnemavanje in hramba dokumentacije

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

Kopije teh in prenesenih podatkov, evidence o delovnem času je podjetje na njihovo zahtevo dolžno predložiti voznikom ter seveda pooblaščenim nadzornim organom.

Prenos iz digitalnih tahografov

Podjetje

- zagotovi, da se vsi ustrezni podatki prenesejo iz enote v vozilu in voznikove kartice tako pogosto, kot to določi država članica (na 3 mesece iz DT in na 28 dni iz voznikove kartice), oziroma, da se vsi ustrezni podatki prenesejo tako pogosto, da zagotovi, da se prenesejo vsi podatki, ki zadevajo dejavnosti, ki jih opravlja to podjetje ali ki se opravljajo za to podjetje;
- zagotovi, da se vsi preneseni podatki iz vozila in voznikove kartice hranijo najmanj štiriindvajset mesecev (24) po evidentiranju in da so na zahtevo inšpektorja taki podatki dostopni bodisi **neposredno bodisi na daljavo iz prostorov podjetja**;
- ter, da časovni presledek med dvema zbiranjema tahografskih vložkov v podjetju ni daljši od 28 dni.

Podatki iz prejšnjega odstavka se morajo hraniti tudi v primeru razgradnje posamezne zapisovalne naprave (odstranitev naprave zaradi okvare) za nadzor delovnega časa mobilnih delavcev.

Ne glede na opredeljen časovni okvir prenosa podatkov je treba opraviti prenos podatkov tudi v posebnih primerih in sicer pred prodajo ali razgradnjo vozila ter v primeru vrnitve najetega, zakupljenega ali testnega vozila.

Podatke, ki so zapisani na tahografskem vložku, shranjeni v tahografu ali na vozniški kartici, kakor tudi izpise, je prepovedano ponarejati, zatajiti ali uničiti;

Isto velja za vsako zlorabo tahografa, tahografskega vložka ali vozniške kartice, ki bi lahko imela za posledico ponarejanje, zatajitev ali uničenje podatkov in/ali izpisanih informacij.

Na vozilu ne sme biti nobene naprave, ki bi jo bilo mogoče uporabiti v ta namen.

Prenos podatkov preko pogodbenega partnerja

Prevozno podjetje, ki samo ne opravlja prenosov oziroma presnemavanja podatkov naj pri izvajanju postopkov oz. prejemu podatkov s strani pogodbenega partnerja preveri vsebino podatkov saj s tem zagotavlja ustreznost prenosa in arhiviranja. Le prevozno podjetje je odgovorno, če v arhivu nima vseh predpisanih podatkov (prenosi iz digitalnih tahografov in kartic).

Ob prevzemu oziroma prodaji vozila je priporočljivo v pogodbo navesti podatke o stanju kilometrskega števca oziroma o prevoženih kilometrih pred prodajo oziroma pred prevzemom vozila.

Obveznost pošiljateljev, špediterjev, organizatorjev potovanj in drugih...

Podjetja, pošiljatelji, špediterji, organizatorji potovanj, glavni izvajalci, podizvajalci in agencije za zaposlovanje voznikov zagotovijo, da pogodbeno dogovorjeni načrti časa prevoza upoštevajo omejitve predpisane z uredbo kakor tudi, da se voznikov delovni čas planira v skladu z omejitvami, ki izhajajo iz »socialne zakonodaje«

Nadzori nad prevozniki/delodajalci ter vozniki

Obveznosti države

Vsaka država članica organizira preverjanja tako, da se od 1. januarja 2008 preveri vsaj 2 % delovnih dni voznikov vozil, za katere veljata uredbi 561/06/ES in št. (EGS) 3821/85. Ta odstotek se zviša na vsaj 3 % po 1. januarju 2010.

Od 1. januarja 2008 se najmanj 30 % skupnega števila preverjenih delovnih dni preveri na cesti in najmanj 50 % v prostorih podjetij.

Preverjanja v prostorih pristojnih organov na podlagi ustreznih dokumentov ali podatkov, ki jih izročijo podjetja na zahtevo navedenih organov imajo enako veljavo kot preverjanja v prostorih podjetij.

Načrtovanje in izvajanje nadzorov

Preverjanja v prostorih podjetij se načrtujejo ob upoštevanju predhodnih izkušenj z različnimi vrstami prevoza in podjetij. Preverjanja v prostorih podjetij se opravijo, tudi kadar se pri cestnem preverjanju ugotovijo hude kršitve Uredbe (EGS) št. 3820/85 ali št. 3821/85.

Pooblaščen inšpektor (nadzorni organ) lahko delo voznika, ustreznost razporejanja na vožnjo oziroma delo preveri z analizo tahografskih vložkov, z analizo prikazanih ali izpisanih podatkov, ki jih je tahograf zapisal, ali z analizo voznikove kartice ali, če te ni, z analizo katerega koli drugega spremnega dokumenta (potni nalog, vozni red, urnik dela v potniškem prometu...).

Tahografi mora biti konstruiran tako, da je pooblaščenim inšpektorjem (nadzornim organom) po odprtju naprave (pri čemer se vložek ne sme trajno deformirati, poškodovati ali umazati), omogočeno odčitavanje zapisa za zadnjih devet ur pred kontrolnim pregledom.

Poleg tega mora biti naprava konstruirana tako, da je brez odpiranja ohišja mogoče preveriti, če zapisovanje dejansko poteka.

Sistem ocenjevanja tveganj

Države članice vzpostavijo sistem ocenjevanja tveganja za podjetja na podlagi:

- relativnega števila kršitev in
- teže kršitev.

Podjetja z visoko stopnjo tveganja se preverjajo natančneje in pogosteje.

V ta namen je objavljen seznam kršitev v prilogi III (lahko jo komisija razširi oz. prilagodi). Kategorija za najhujše kršitve j vključuje tiste s katerimi se povzroča resno nevarnost smrti in resnih (hujših) telesnih poškodb.

Izločitev vozila in voznika iz prometa

Ob sumu, da zapisovalna naprava ali naprava za omejevanje hitrosti ne deluje pravilno smejo nadzorni organi odrediti izredni pregled te naprave in vseh drugih z njo povezanih elementov, ki morajo biti vgrajeni v vozilu za njihovo pravilno delovanje:

Če se pri pregledu ugotovi, da je zapisovalna naprava ali z njo povezani elementi ali naprava za omejevanje hitrosti poškodovana, pokvarjena ali predelana tako, da beleži napačne hitrosti oziroma spremenjene druge vrednosti, ali se ugotovi, da ne deluje pravilno, ali da je bil opravljen nepooblaščen poseg v napravo oziroma je bila predelana tako, da beleži napačne hitrosti oziroma spremenjene podatke, plača stroške pregleda prevozno podjetje, ki trenutno upravlja vozilo.

Nadzorni organ vozniku prepove nadaljnjo vožnjo in mu začasno odvzame vozniško dovoljenje, če se pri nadzoru ugotovi, da je voznik prekoračil dovoljeni čas trajanja vožnje ali ni upošteval določb, ki se nanašajo na predpisane odmore in počitke. Vozniško dovoljenje se vozniku vrne in se mu dovoli nadaljevanje vožnje, ko prenehajo razlogi za odvzem vozniškega dovoljenja.

Če se kršitve, navedene v prejšnjem odstavku, ugotovijo pri nadzoru na mejnem prehodu, se vozniku prepove vstop v Republiko Slovenijo. Prepoved vstopa v Republiko Slovenijo velja do izpolnitve pogojev za nadaljevanje vožnje.

Nadzorni prepove vozniku nadaljnjo uporabo vozila in mu začasno odvzame prometno dovoljenje in registrske tablice, če se pri nadzoru ali pri izrednem pregledu ugotovi:

- da je zapisovalna naprava predelana tako, da beleži spremenjene podatke ali
- da naprava za omejevanje hitrosti ne deluje ali ni nastavljena na predpisano hitrost.

Če se pri nadzoru ugotovi, da zapisovalna naprava ni pregledana v predpisanem roku ali kalibrirana, se vozniku prepove nadaljnja vožnja in se mu začasno odvzame prometno dovoljenje. Voznika se z vozilom napoti v najbližjo delavnico.

Dokumenti in registrske tablice se po odpravi nepravilnosti vrnejo vozniku na podlagi ustreznega potrdila delavnice o kalibriranju zapisovalne opreme oziroma pregledu naprave za omejevanje hitrosti.

Če se pri nadzoru ali izrednem pregledu ugotovi, da je na zapisovalno napravo ali napravo za omejevanje hitrosti priključena ali kakor koli drugače z napravama povezana naprava, s pomočjo katere se beležijo napačne hitrosti oziroma drugi spremenjeni podatki, delavnica tako napravo na stroške prevoznega podjetja, ki trenutno upravlja vozilo vozila odstrani iz vozila.

Pooblaščen uradna oseba organa, ki je odredila izredni pregled naprave, zaseže in odredi uničenje takšne naprave. O zasegu se izda potrdilo.«.

Vprašanja prevoznikov in voznikov

Ali zadostuje, če iz kartic in tahografa prenesemo podatke in jih shranimo.

Ne.

Vsako prevozno podjetje je na podlagi 10.člena Uredbe 561/062 dolžno izvajati redne kontrole za zagotovitev upoštevanja Uredbe (EGS) št. 3821/85 in Uredbe 561/06/ES ter organizirati delo voznikov tako, da lahko vozniki upoštevajo pravila iz teh uredb ter zakona. Prevozno podjetje v ta namen pripravlja urnike del in voženj ter daje vozniku ustrezna navodila za zagotovitev upoštevanja vseh pravil.

Zato mora v ta namen o navedenih predpisih in pravilih seznaniti vse zaposlene (ne samo voznike) ter opravljati redne kontrole zapisov (potrebna nabava ustreznega programa) in tahografskih vložkov. Zapise podatkov je potrebno pregledovati tudi zaradi vodenja in prenosa podatkov v evidenco delovnega časa voznikov.

Obstaja pa možnost, da za prevozno podjetje prenose in izpise podatkov opravlja pogodbeno podjetje. V tem primeru bo prevozno podjetje kontrolo in vodenje evidenc opravljal na podlagi prejetih izpisov iz ustreznega programa, ki omogočajo tako kontrolo.

Podjetje je zadržalo kartico voznika, ker je ta zamenjal delodajalca. Ali je ravnalo pravilno.

Ne.

Kartica voznika je vezana na voznika. Če je bilo prevozno podjetje plačnik kartice se morata prevozno podjetje in voznik dogovoriti o stroških, ki se nanašajo na izdajo oz. pridobitev kartice.

Zaradi zasedenosti parkirnega prostora sem podaljšal vožnjo do naslednjega počivališča in nisem imel odmora po štirih urah in pol vožnje, ampak šele po petih urah vožnje. Kako se to upošteva s strani nadzornih organov.

Voznik lahko odstopa od obveznosti glede omejitve največjega dovoljenega časa vožnje in obvez glede odmora do obsega, ki je potreben za zagotovitev varnosti oseb, vozila ali njegovega tovora, če s tem ne ogroža varnosti v cestnem prometu in če pripelje do prvega primernege mesta, kjer lahko ustavi.

Vendar mora voznik razlog za tako odstopanje zapisati ročno na tahografskem vložku ali na izpisu (obvezno mora opraviti izpis dnevnih aktivnosti) ali v svojem urniku dela najpozneje ob prihodu na prvo primerno mesto, kjer lahko ustavi. Na zadnjo stran vnese opombo oz. razlog odstopanja (čas vpisa, razlog odstopanja, zasedeno parkirišče, prometna nesreča ..., podpis). V morebitnem postopku kontrole je potrebno na tak zapis opozoriti nadzorne organe.

Izgubil sem svojo kartico, morda mi je bila ukradena. Kakšen je postopek oziroma obveznost voznika. Koliko časa še lahko vozim brez kartice.

Če je vozniška kartica poškodovana, če ne deluje pravilno, je izgubljena ali ukradena je voznik dolžan v sedmih dnevih od dogodka oziroma ugotovitve, vložiti pri izdajatelju kartic vlogo za izdajo nove kartice. Če je ukradena je voznik dolžan to prijaviti pristojnemu organu (policiji) in potrdilo (zapisnik) priložiti k vlogi za izdajo nove kartice. Tem karticam se prekliče veljavnost in vozniku se na njegovo zahtevo izda novo voznikovo kartico.

V navedenih primerih izdajatelj izda nadomestno kartico v petih delovnih dneh od dne po prejemu popolne vloge. Vozniška kartica, ki nadomesti staro, dobi isto številko predhodne vozniške kartice, pri čemer se zadnja št. poveča za eno. Izdajatelj kartic vodi evidenco o izdanih, ukradenih, izgubljenih in poškodovanih vozniških karticah najmanj za čas, ki je enak času njihove veljavnosti.

Voznik lahko nadaljuje vožnjo brez voznikove kartice največ 15 koledarskih dni, ali kadar je to potrebno za vrnitev vozila v njegove poslovne prostore, daljše obdobje, če lahko dokaže nezmožnost predložitve oziroma uporabe kartice med tem obdobjem (posebna izjava oziroma zapis voznika in delodajalca).

V določenem mesecu sem bil, zaradi viška ur, deset dni prost. Delodajalec mi je izdal potrdilo o odsotnosti v katerega je navedel, da sem bil na dopustu. Ali je ravnal pravilno. Ali lahko zaradi tega voznik odgovarja za prekršek.

Ne.

Potrdilo o odsotnosti se uporablja le za namene, ki so določeni s predpisi (dopust, bolniški stalež, vožnja vozila ali opravljanje prevoza, ki ne zapade pod določila »socialne zakonodaje«).

Voznik je dolžan imeti pri sebi le dokumentacijo oziroma podatke za zadnjih 28 dni, ni pa dolžan beležiti navedene odsotnosti ne na tahografske vložke in ne z vpisom na kartico. Voznik zaradi tega ne odgovarja za prekršek, v primeru (so)podpisa potrdila o odsotnosti pa bi šlo za kaznivo ravnanje ponarejanje dokumentacije.

Smo manjše prevozno podjetje. Trenutno za naše potrebe prenose podatkov opravlja pogodbeno podjetje, ki nam te podatke posreduje na CD, sami pa nimamo programa za pregled navedenih podatkov. Ali ti podatki zadostujejo v smislu zagotavljanja evidenc.

Za ustreznost prenosa in arhiviranja podatkov je odgovoren delodajalec. V kolikor so na CD le podatki iz digitalnega tahografa in voznikovih kartic, ki jih ne morete pregledovati (ker za to

nimate ustreznega programa) to ne zadostuje.

Predlagamo, da vam pogodbeni partner podatke posreduje tudi v datotekah (Pdf), ki jih lahko odpirate in pregledujete s čimer boste lahko preverjali ustreznost in kvaliteto prenosa podatkov. Na podlagi navedenega pa boste lahko izvajali ustrezno kontrolo dela pogodbenega partnerja, predvsem pa dela zaposlenih (voznikov), zagotovljene pa bodo tudi vse obveznosti iz predpisov, ki se nanašajo na obvezne prenose podatkov.

Pri tem vas opozarjamo še na določila, ki se nanašajo na arhiviranje tahografskih vložkov in vodenja evidenc delovnega časa mobilnih delavcev (če te zagotavljate v ustrezni vsebini v elektronski obliki ni obvezno voditi evidence na predpisanem obrazcu).

Ali se obveznost odmora glede na delovni čas in čas vožnje lahko prekrivajo?

Da. Če je voznik imel odmor v skladu z določili, ki se nanašajo na odmor glede na čas vožnje, se ta odmor upošteva tudi kot odmor glede na delovni čas in obratno. Pri tem pa je potrebno paziti, da se ne prekoračijo omejitve bodisi glede na čas vožnje (4,5 ure) in na delovni čas (6ur).

Ali so omejitve, ki veljajo za delo ponoči enake po vsej Evropi in kako se ravnati, če so različne?

Omejitve, ki se nanašajo na delovni čas povezan z nočnim delom izhajajo iz Direktive 2002/15/ES o urejanju delovnega časa osebi, ki opravljajo spremljevalno dejavnost v cestnem prometu in jih je vsaka država članica po svoje prenesla in uredila v svojih predpisih. Omejitve torej niso enotno urejene. Delodajalec s sedežem v R Sloveniji se je dolžan ravnati po zakonodaji, ki velja pri nas, tudi če izvaja prevoze izven R Slovenije.

V okviru naših dejavnosti izvajamo tudi linijske prevoze oseb na linijah do 50 km. Ali moramo na teh linijah uporabljati tahograf? Kaj če vozniki tekom dneva opravljajo različne vrste prevozov (linijski do 50km in občasni)?

Za prevoze vozili za prevoz potnikov v linijskih prevozi, kjer linija ni daljša od 50 km (točka a) 3. člena Uredbe 561/2006/ES) veljajo določbe Uredba 561/2006/ES, AETR in zakona. Če se pri teh prevozi uporabljajo tahografi, se ti morajo uporabljati v skladu z Uredbo 3821/85/EGS. To pomeni, da morajo biti redno pregledani (kalibrirani) in morajo delovati pravilno, obvezna pa je uporaba tahografskih vložkov oz. digitalnih kartic.

Če vozilo ni opremljeno s tahografom, mora prevozno podjetje, v primeru izvajanja notranjih linijskih prevozov potnikov in mednarodnih linijske prevoze potnikov, katerih končne postaje so do 50 km zračne črte oddaljene od meje med dvema državama članicama in katerih dolžina linije ne presega 100 km sestaviti vozni red prevozov in urnik dela, v katerem sta za vsakega voznika navedena ime in kraj, kjer ima sedež, in vnaprej določen načrt različnih obdobij vožnje, drugega dela, odmorov in njegove razpoložljivosti. Vsak voznik, ki je razporejen na tak prevoz mora imeti s seboj urnik dela in kopijo voznega reda prevozov.

Prav za primere ko voznik vozi opravlja različne vrste prevozov, ki ste jih navedli je zakonodajalec z novim zakonom uredil, da so pravila enaka (glej razlike glede odmorov v kolektivni pogodbi), razlika je le v tem ali uporablja tahograf ali ne (v slednjem primeru obvezen vozni red in urnik dela).

Imamo vozila, ki jih občasno uporabljamo na gradbiščih, občasno pa gre za kombinirane vožnje (gradbišče – javne ceste). Kako naj se voznik ravna v primeru dela na gradbišču oziroma v kombiniranih vožnjah. Katera dokazila naj ima voznik v vozilu v takih primerih.

Osnovno pravilo je, da :

voznik kot drugo delo zapiše vsak čas porabljen za vožnjo vozila, ki se uporablja za komercialne dejavnosti, ki ne spadajo na področje »socialne zakonodaje« (Uredba 561/2006/ES, AETR in zakona).

Če se vozilo stalno uporablja na gradbiščih, ki niso javne površine je voznik dolžan tako vožnjo - delo ročno zapisati v razpredelnico na zadnji strani tahografskega vložka ročno. Če vozi vozilo, ki je opremljeno z digitalnim tahografom pa lahko ta tahograf nastavi na beleženje aktivnosti pod simbolom »OUT OF SCOPE« kar v bistvu pomeni vožnjo vozila, ki se uporablja za komercialne dejavnosti, ki ne spadajo na področje »socialne zakonodaje«. Tako zabeležen čas se upošteva kot drugo delo.

V primeru kombiniranih prevozov je obveznost enaka – čas vožnje vozila na gradbiščih se šteje kot drugo delo.

V primeru, da ima voznik v vozilu ustrezno izpolnjene tahografske vložke to zadostuje (seveda, če mu je bila že izdana voznikova kartica mora imeti pri sebi tudi to). Če je v vozilu vgrajen digitalni tahograf bodo vse aktivnosti razvidne iz tega in iz kartice voznika.

Tudi tu predlagamo, da se vozniku v primeru daljšega časovnega obdobja- kontinuiranega dela – vožnje na gradbišču, izpolni in izda potrdilo o odsotnosti oz. drugem delu.

V tujini so nas kaznovali, ker voznik za čas podaljšane »vikend pavze« ni imel dokazil. Ali so ravnali pravilno.

Postopka nadzornih organov v tujini ne moremo komentirati.

Sicer pa je v Uredbi 3821/85 je v 14. in 15. členu določeno, da mora voznik zagotoviti, da čas zapisa na vložku ustreza uradnemu času v državi registracije vozila, da ura tahografa ustreza času v državi registracije oziroma, da je ustrezno naravnano UTC čas ter, da uporabljajo preklopne mehanizme, ki omogočajo ločen in razločen zapis naslednjih časovnih obdobj:

- (a) pod oznako **volana** čas vožnje;
- (b) pod oznako **kladivc** drugo delo
- (c) pod oznako **kvadratka (prečrtanega kvadratka)** čas pripravljenosti in
- (d) pod oznako **postelje** čas odmora med delom in dnevnega počitka.

Iz navedenega izhaja, da tedenskih počitkov ni potrebno beležiti in se jih glede na razpoložljive podatke (tahografske vložke in podatke s kartice oz. tahografa) predvideva. Če nadzorni organ na podlagi drugih dokumentov oz. dokazil dokaže drugače izvede postopke v skladu z zakonodajo, ki veljajo v posamezni državi. Zgolj na podlagi manjkajočih podatkih pa lahko, ob sumu, da voznik počitka ni imel, le poda uradno zahtevo, da se navedeno preveri na sedežu prevoznika s strani pristojnih organov nadzora.

V vozilu smo imeli vse tahografske vložke za vozilo celo za več časa kot je predvideno (za cca 3 mesece) pa je nadzorni organ vozniku vseeno izrekel kazen, ker naj v vozilu ne bi imel vseh svojih tahografskih vložkov. Ali je ravnal pravilno.

Če voznik pri sebi ni imel vseh »svojih« tahografskih vložkov za tekoči dan in predhodnih 28 dni je nadzorni organ pravilno ravnal. Voznik mora imeti v vozilu dokumentacijo, ki se nanaša na njega ne pa na vozilo. S tem ko je imel v vozilu celo več tahografskih vložkov za vozilo kot je predpisano pomeni, da tudi ostali vaši vozniki niso imeli pri sebi ustrezne zahtevane dokumentacije.

S tem pa je podjetje tudi odgovorno za prekršek, ker v arhivu nima vseh tahografskih vložkov (v arhiv se predajo 29 dan po uporabi posledično pa tudi, da ni izvajal predpisane kontrole nad delom voznikov.

Naš voznik je bil za isti prekršek (nezagotavljanje odmora) dvakrat kaznovan s strani nadzornih organov dveh različnih držav. Kako se lahko temu izognemo glede na to, da večino prevozov opravljamo v tujini? Ali se lahko pritožimo?

V izogib takim primerom je bil v okviru ES sprejet ustrezen obrazec, ki ga uporablja večina držav članic ES. Na obrazcu se izpolnijo ustrezna polja iz katerih je razviden datum nadzora, kakšni prekrški so bili ugotovljeni ter za katere je bila izrečena sankcija. Izvod obrazca dobi tudi voznik in tega mora hraniti v vozilu v izogib zgoraj opisanim primerom, kasneje pa prevoznik v svoji evidenci.

Priporočamo, da vozniki v primerih, da nadzorni organ ne izda takega obraza vozniku, za tega v taki ali drugačni obliki zaprosi oz. naj bo pozoren na potrdilo o plačani globi, iz katerega so lahko tudi razvidni ti podatki. Obrazec in potrdila o plačani globi naj izroči na vpogled nadzornemu organu ob naslednji kontroli po prvem dogodku.

V primeru dvojnega kaznovanja ostaja nedvomno razlog za pritožbo oz. vložitev zahteve za sodno varstvo.

Prevozi, ki jih opravljamo sodijo pod izjeme iz 13.člena Uredbe 561/06/ES, vendar imamo v vozilu tahograf zaradi vodenja lastnih evidenc in spremljanje dela voznika. Ali mora biti ta tahograf pregledan in overjen.

Če se tahograf uporablja v vozilih (pri katerih se vgradnja tahografa sicer ne zahteva) za drug namen, ni potrebno, da je ta pregledan in kalibriran skladno z Uredbo 3821/85/EGS.

Navedeno ne velja za vozila, za katere se na podlagi predpisov zahteva vgradnja naprave za omejevanje hitrosti in je ta naprava vezana na tahograf (prejem impulzov - podatkov preko

istega dajalca impulzov). V teh primerih je vgradnja tahografa potrebna za pravilno delovanje naprave za omejevanje hitrost. Tahograf pa mora biti tudi redno pregledan (na dve leti) in kalibriran.