

PREUKAZOVANIE ODPOČINKU VODIČA V CESTNEJ DOPRAVE

ATTESTATION OF REST DRIVER IN ROAD TRANSPORT

Miloš Poliak¹

Anotácia: Príspevok rozoberá problematiku preukazovania odpočinku vodiča v cestnej doprave. V úvode príspevok uvádza dôvody, kedy je možné použiť formulár. Príspevok upozorňuje, že formulár sa nepoužíva pri pravidelných denných a týždenných odpočinkoch. V ďalšej časti príspevok obsahuje návod preukazovania odpočinku vodiča pri analógových aj digitálnych tachografoch.

Kľúčové slová: vodič, preukazovanie, tachograf, cestná, doprava

Summary: The contribution deals with an issue of attestation rest of driver in road transport. At the beginning of the contribution states the reasons on which it is possible to use form. The contribution notes that the form is not used in regular daily and weekly rest. The next section of the contribution contains a guide of attestation of rest driver in both analogue and digital tachographs.

Key words: driver, attestation, tachograph, road, transport

ÚVOD

Požiadavky sociálnej legislatívy, nariadenia (ES) č. 561/2006 a nariadenia (EHS) č. 3821/85, vo vzťahu k dodržiavaniu pravidelných časov denného a týždenného odpočinku a jeho zaznamenávanie v prípade čerpania mimo vozidla robia v súčasnosti vodičom najväčšie problémy. Ako pomôcku vodičom a dopravcom vydala Európska komisia formulár, prostredníctvom ktorého je možné zamestnávateľom pre zamestnanca jednotlivé režimy:

- práceneschopnosť,
- čerpanie riadnej dovolenky,
- čerpanie voľna alebo odpočinku,
- riadenie vozidla vyňaté z pôsobnosti nariadenia (ES) č. 561/2006 alebo AETR (nákladné vozidlá s celkovou hmotnosťou pod 3,5 t),
- vykonávanie inej činnosti ako riadenie vozidla (napr. práca v dielni, práca s dokladmi a pod.),
- že bol k dispozícii dopravcovi (pohotovosť na pracovisku).

Členské štáty nie sú povinné vyžadovať používanie tohto formulára v prípade nedostatku záznamov, avšak pokiaľ sa formulár vyžaduje, platnosť tohto štandardného

¹ doc. Ing. Miloš Poliak, PhD.; Žilinská univerzita v Žiline, Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov, Katedra cestnej a mestskej dopravy, Univerzitná 1, 026 01 Žilina, Tel.: +421 41 513 3531, E-mail: milos.poliak@fpedas.uniza.sk

formulára sa uznávaná všetkými členskými štátmi. V tab. 1 sú uvedené štáty, v ktorých je formulár povinný a štáty, v ktorých je formulár dobrovoľný.

Tab. 1 - Vyžadovanie formuláru potvrdzujúceho činnosti vodiča v cestnej doprave

Členské štáty EÚ, v ktorých je formulár POVINNÝ	Členské štáty EÚ, v ktorých je formulár NEPOVINNÝ
Litva	Nórsko
Maďarsko	Rakúsko (aktuálne)
Estónsko	Veľká Británia
Slovinsko	Dánsko
Španielsko	Írsko
Slovenská republika	Luxembursko
Rumunsko	Fínsko
Bulharsko	Česko (v prípade dovolenky musí byť preukázaná hodnoverným spôsobom)
Poľsko	Cyprus
	Belgicko (formulár je odporúčaný)
	Holandsko
	Nemecko
	Portugalsko (aktuálne)
	Švédsko
	Lotyšsko

Zdroj: Autor

Formulár musí byť podpísaný dopravcom aj vodičom. Táto požiadavky robí problémy vodičom, ktorí čerpajú odpočinok doma a ráno nezačínajú prácu zo sídla dopravcu, pretože ak sa formulár používa, všetky polia vo formulári musia byť vypísané strojopisom a v žiadnom prípade formulár nesmie byť podpísaný vopred.

V tejto súvislosti je potrebné upozorniť na skutočnosť, že napriek tomu, že vo formulári je možnosť označiť čerpanie voľna alebo odpočinku, pokiaľ ide o pravidelný čas denného alebo týždenného odpočinku, formulár sa nevyžaduje. Vyplýva to z pokynu č. 5 Európskej komisie vo vzťahu k sociálnej legislatíve.

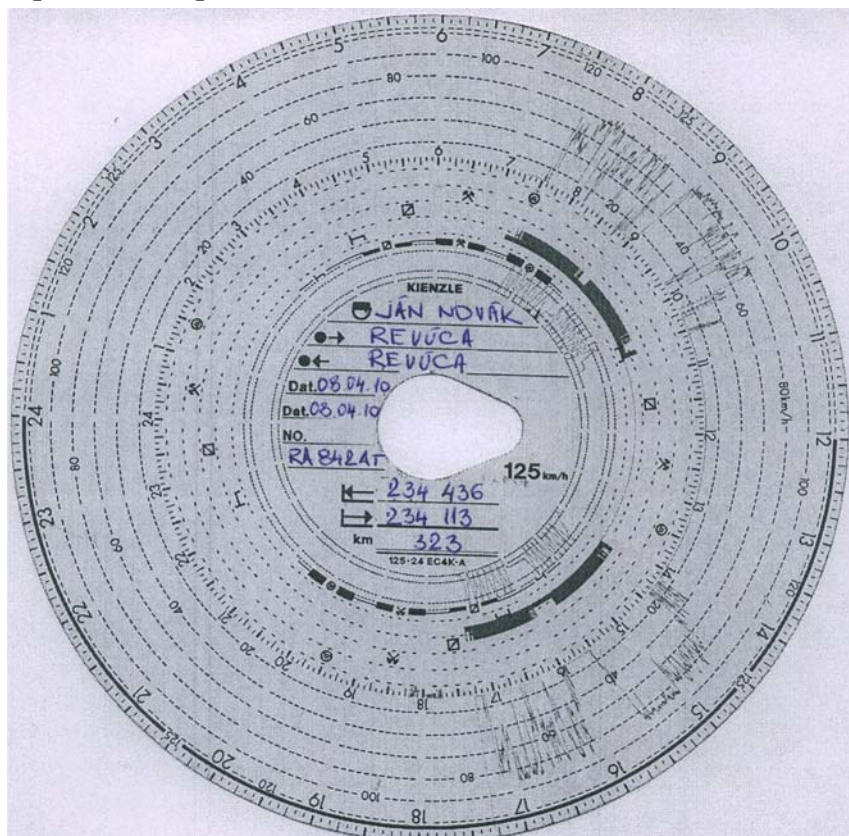
Voľba „mal voľno alebo odpočíval“ môže byť použitá iba v situácii, pokiaľ vodič nevedol vozidlo, nevykonával inú činnosť alebo nebol k dispozícii, nebol práceneschopný alebo nečerpal riadnu dovolenku a nešlo o pravidelný čas odpočinku. Ide napríklad o odpočinok alebo voľno, ktoré mal vodič z dôvodu nedostatku práce pre vodiča, štrajkov alebo neprevádzkovania dopravy dopravcom v určitom časovom období.

V prípade pravidelných časov odpočinkov čerpaných vodičom mimo vozidla je povinný zaznamenať tento odpočinok:

- pri analógovom tachografe – manuálne na druhej strane kotúča,
- pri digitálnom tachografe – formou manuálneho dodatku pri načítavaní karty.

1. PREUKAZOVANIE ODPOČINKU PRI ANALÓGOVÝCH TACHOGRAFOCH

Pri používaní analógových tachografov sa režim práce vodiča zaznamenáva na tachografe kotúči. Pokiaľ voči čerpá denný čas odpočinku mimo vozidla, odpočinok by mal byť zaznamenaný formou manuálneho dodatku na druhej strane kotúča. Na nasledujúcich obrázkoch je uvedený konkrétny príklad. Vodič vykonáva jazdu s vozidlom tak, že ráno preberá vozidlo na prepravu u dopravcu, poobede končí zmenu a denný čas odpočinku čerpá mimo vozidla.



Zdroj: Autor

Obr. 1 - Záznamy na tachografom kotúči 8. 4. 2010

Tachografový kotúč nenecháva vo vozidle, pretože nie je jasné, o koľkej ráno bude preberať vozidlo (aby sa v tachografe kotúč neostával dlhšie ako 24 hodín) a tiež nie je jasné, či ďalší deň bude vykonávať s tým istým vozidlom. To znamená, vodič prvý deň ak ukončil prácu s vozidlom v čase 17,15 h, musí vybrať kotúč z tachografu

a štandardne ukončiť záznamy na kotúči, to znamená uvedie (obr. 1): miesto vybratia kotúča (Revúca), dátum vybratia kotúča (8. 4. 2010), stav počítadla vzdialenosti pri vybratí kotúča (234 436 km) a vypočíta vzdialenosť ubehnutú s vozidlom na kotúči (323 km).



Zdroj: Autor

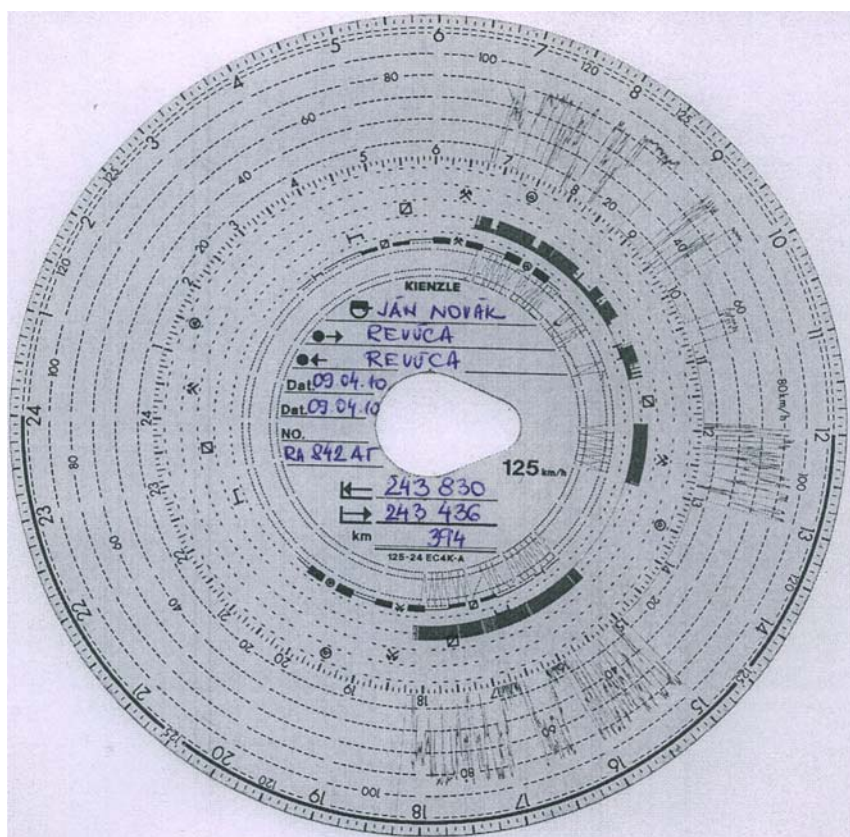
Obr. 2 - Denný čas odpočinku uvedený na zadnej strane kotúča za deň 8. 4. 2010

Ďalší deň vodič začína prácu s vozidlom 6,45 h, to znamená v tomto čase vkladá do tachografu vozidla nový tachografový kotúč. V tomto prípade denný čas odpočinku je vodič povinný ručne zaznamenať na zadnej strane tachografových kotúčov nasledovne:

- na tachografovom kotúči z 8. 4. 2010 na zadnú stranu je povinný dokresliť ručne odpočinok do konca dňa a k tomuto záznamu uviesť meno, priezvisko a podpis (záznam je povinný urobiť v čase vkladania nového krúžku do vozidla – obr. 2),
- na krúžku, ktorý vkladá do tachografu urobiť ručný záznam o činnostiach, ktoré vodič vykonával od polnoci do okamihu vkladania krúžku do tachografu. To znamená ak vodič čerpal iba odpočinok a začal pracovať o 6,45 h (obr. 3), je povinný urobiť záznam uvedený na obr. 4 (čiaru v odpočinku od 0,00 do 6,45 h).

Formou ručného záznamu je možné uskutočniť aj akúkoľvek inú prácu alebo pohotovosť vykonávanú mimo vozidla. Napr. na obr. 4 vodič po vybratí krúžku z tachografu vykonával ešte od 18,15 do 19,00 h inú prácu, napr. údržbu vozidla. Od 19,00 h čerpal týždenný čas odpočinku. Keďže vodič bude ďalší výkon realizovať až v pondelok ráno (12. 4. 2010), musí urobiť záznam údajov taktiež za týždenný čas odpočinku na 10. a 11. 4. 2010. Keďže ide o pravidelný týždenný odpočinok, na jeho preukazovanie by sa nemal používať formulár, ale tachografový krúžok, na ktorý sa uvedie na prednej strane:

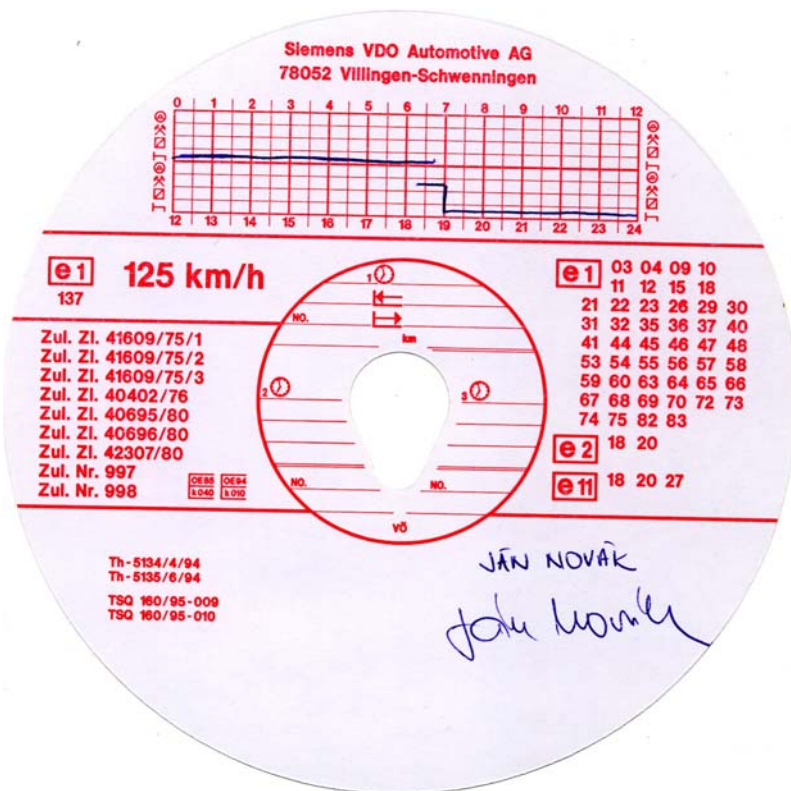
- meno a priezvisko,
- miesto (musí byť rovnaké na začiatku a na konci s výnimkou prepravy trajektom alebo vlakom – je potrebné pripojiť doklad o prístupe k lôžku),
- dátum.



Zdroj: Autor

Obr. 3 - Záznamy na tachografovom kotúči 9. 4. 2010

Na zadnej strane krúžku sa uvedie na celý deň odpočinok formou čiary v tabuľke, meno a priezvisko osoby, ktorá záznam uskutočnila a podpis (obr. 5). V pondelok pri vložení krúžku na 2. 4. 2010 je potrebné od polnoci do okamihu vloženia krúžku uviesť činnosti, ktoré vodič vykonával – napr. odpočinok.



Zdroj: Autor

Obr. 4 - Čas odpočinku uvedený na zadnej strane kotúča za deň 9. 4. 2010



Zdroj: Autor

Obr. 5 - Týždenný čas odpočinku uvedený na zadnej strane kotúča za dni 10. a 11. 4. 2010 (na každý deň jeden krúžok)

2. PREUKAZOVANIE ODPOČINKU PRI DIGITÁLNYCH TACHOGRAFOCH

Podobný prístup, ako pri analogových tachografoch je potrebné uplatňovať pri jazde s vozidlom vybaveným digitálnym tachografom, to znamená pravidelný odpočinok sa nemá preukazovať formulárom, ale manuálnym zadávaním údajov pri načítavaní tachografovej karty vodiča. Pri ukončení zmeny, ak vodič nečerpá odpočinok vo vozidle, by mal kartu vodiča vybrať z tachografu (pri odhlasovaní zadať krajinu príjazdu) a kartu si zobrať so sebou domov.

Po vložení karty do tachografu sa zobrazí načítavanie karty, pričom načítavanie sa preruší otázkou „**M zadať Dodatok?**“ s možnosťou voľby áno a nie. Ide o možnosť zadania manuálneho dodatku, to znamená činností, ktoré vodič vykonával mimo vozidla. Ak by vodič Ján Novák vykonával jazdu s digitálnym tachografom a pri načítavaní karty by mal 9. 4. 2010 postupovať nasledovne:

- pri otázke „M zadať Dodatok?“ zvoliť voľbu áno,
- tachograf ukáže posledný koniec zmeny v UTC čase, to znamená v našom prípade 8. 4. 2010 o 15,15 h (reálny čas je 17,15 h) s voľbou doplnenia konca zmeny; vodič by musí zvoliť voľbu nie, pretože ide doplniť odpočinok,
- šípkou hore a dole nastaví 8. 4. 2010 čas 23,59 a potvrdí OK a následne zvolí voľbu posteľ, čím nahrá v daní deň do polnoci odpočinok,
- tachograf položí otázku, či ide už o koniec zmeny; ak vodič zvolí áno, potom musí zvoliť krajinu na konci zmeny,
- v ďalšom kroku sa tachograf pýta, či čas 4,45 h (reálne 6,45 h) 9. 4. 2010 je čas začiatku zmeny s možnosťou voľby áno a nie; vodič by mal vybrať voľbu nie a od polnoci nahráť odpočinok,
- po voľbe „nie“ sa vodičovi ponúkne čas, ktorý je potrebné nastaviť na 9. 4. 2010 na 0,00 h a v intervale od 0,00 h do 4,45 h nastaviť odpočinok (pred nastavením odpočinku je potrebné odpovedať na otázku krajiny výjazdu),
- nakoniec je potrebné potvrdiť zadanie tlačidlom OK.

Zadať denný čas odpočinku je možné aj v jednom kroku - predĺženie konca zmeny až do okamihu načítavania karty, alebo posunutie začiatku zmeny až do okamihu vybratia karty, ale takýmto zadáním by došlo k zlúčeniu dvoch zmien a neuložili by sa krajiny na začiatku a na konci zmeny. V prípade zadávania týždenného odpočinku sa jedna časť odpočinku zadáva za viacero dní (jedna zmena sa ukončí ku ktorémukoľvek dňu k polnoci – napr. piatku, ostatná časť je od piatku polnoci do pondelka rána).

ZÁVER

Z pozície dopravných firiem je dôležité poznať nielen požiadavky sociálnej legislatívy, ale taktiež preukazovanie jej dodržiavania. V SR sankcie za porušovanie požiadaviek sociálnej legislatívy sú v rozmedzí do výšky 1 660 €, avšak v zahraničí sú sankcie podstatne

vyššie a predovšetkým sa sankcie za priestupky sčítavajú (v SR je možné uložiť sankciu iba za najzávažnejší priestupok). Nie je potom nezvyčajné, ak vodič v zahraničí dostane pokutu vo výške napr. 5 000 €. Ide o vysoké náklady, ktoré obyčajne nie je vodič schopný uhradiť a musí ich znášať dopravca. Z toho dôvodu je potrebné, aby vodiči detailne poznali požiadavky sociálnej legislatívy a preukazovanie jej dodržiavania. V SR napriek viacerým aktivitám ŽU v Žiline aj v spolupráci s Národným inšpektorátom práce a MDVRR SR nie je uspokojivý stav v oblasti znalosti vodičov. Najmä čo sa týka obsluhy digitálnych tachografov.

POUŽITÁ LITERATÚRA

- (1) POLIAK, M. – GNAP, J.: *Práca vodičov nákladných automobilov a autobusov a používanie tachografov*, Žilinská univerzita v Žiline/EDIS-vydavateľstvo ŽU, Žilina, 2010
- (2) Nariadenie Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovom zariadení v cestnej doprave v znení Nariadenia Komisie (EHS) č. 3314/90, Nariadenia Rady (EHS) č. 3572/90, Nariadenia Komisie (EHS) č.3688/92, Rozhodnutia Komisie č. 94/451/ES, Nariadenia Komisie (ES) č. 2479/95, Nariadenia Komisie (ES) č. 1056/97, Nariadenia Komisie (ES) č.2135/98, Nariadenia Komisie (ES) č.1360/2002, Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1882/2003 a Nariadenia Komisie (ES) č.432/2004
- (3) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy, ktorým sa menia a dopĺňajú nariadenia Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a zrušuje nariadenie Rady (EHS) č. 3820/85
- (4) Rozhodnutie Komisie č. 2007/230/ES o formulári týkajúcom sa právnych predpisov v sociálnej oblasti súvisiacich s činnosťami cestnej dopravy
- (5) Rozhodnutie Komisie č. 2009/959/ES, ktorým sa mení a dopĺňa rozhodnutie 2007/230/ES o formulári týkajúcom sa právnych predpisov v sociálnej oblasti súvisiacich s činnosťami cestnej dopravy