

RADNO VRIJEME I OBVEZNI ODMORI MOBILNIH RADNIKA, VOZAČA, I PRAKTIČNI PRIKAZ EVIDENTIRANJA NJIHOVIH AKTIVNOSTI³

SAŽETAK

Rad se bavi mobilnim radnicima, vozačima, na koje se zbog posebnosti njihovog posla primjenjuju odredbe posebnog zakona koji regulira njihovo radno vrijeme, obvezne odmori i način na koji su o tome dužni voditi odgovarajuću evidenciju. Važeći Zakon o radnom vremenu, obveznim odmorima mobilnih radnika i uređajima za bilježenje u cestovnom prometu, koji je donesen 2013. te izmijenjen i dopunjen 2015. godine, usklađen je s odgovarajućim direktivama i uredbama EU-a, koje svoj regulativni temelj nalaze u tzv. AETR sporazumu donesenom još 1970. godine. U radu se naglašavaju i obrazlažu bitne odredbe koje propisuju tjedno i dnevno radno vrijeme ovih radnika, tjedno i dnevno vrijeme vožnje, njihov noćni rad te obvezne stanke, dnevni i tjedni odmor koje oni moraju poštovati. Evidencija radnog vremena i obveznih odmora, koju vozači moraju voditi, prikazuje se u radu kroz praktične primjere evidentiranja aktivnosti mobilnih radnika, vozača, uporabom analognog, odnosno digitalnog tahografa. Poznavanje navedene pravne regulative i njezina provedba u praksi od velikog su značaja za mobilne radnike, vozače, i njihove poslodavce, čime se promiče njihova sigurnost i sigurnost svih ostalih sudionika cestovnog prometa i nastoji utjecati na smanjenje broja žrtava na cestama.

Ključne riječi: mobilni radnici, vozači, evidencija radnog vremena, obvezni odmori.

1. UVOD

Zakonom o radu (NN br. 93/14.)⁴ uređuju se radni odnosi u Republici Hrvatskoj. U svojoj osnovi, to je zakon koji propisuje odnos između radnika i poslodavca i kojim je propisan minimum prava radnika koja proizlaze iz radnog odnosa. Zakonom o radu propisano je, između ostaloga, radno vrijeme radnika, stanaka na koju radnici imaju pravo tijekom radnog dana, dnevni odmor, minimalno trajanje godišnjeg odmora, prava radnika na osnivanje sindikata, način i uvjeti provođenja izbora za radničko vijeće i drugo.

Prije početka radnog odnosa, radnik i poslodavac sklapaju ugovor o radu, koji može biti na određeno ili neodređeno vrijeme. Ugovor o radu sadržava sve bitne elemente ugovornog odnosa, koji su ujedno i propisani kroz Zakon o radu (čl. 15. Zakona o radu). Nažalost, u

¹ Student, Veleučilište u Rijeci, Vukovarska 58, Rijeka, Hrvatska. E-mail: predsjednik@sindikatvozaca.hr

² Dr. sc., predavač, Veleučilište u Rijeci, Vukovarska 58, Rijeka, Hrvatska. E-mail: sandra.debeljak@veleri.hr

³ Datum primitka rada: 15. 1. 2016.; datum prihvaćanja rada: 1. 4. 2016.

⁴ U daljnjem tekstu: Zakon o radu.

praksi je ustaljeni način da se prilikom sklapanja ugovora o radu koristi univerzalni obrazac ugovora, koji doista ima sadržane samo minimalne elemente, iz čega proizlazi kako niti radnik, a niti poslodavac ne pridaju znatnu pažnju samom činu sklapanja ugovora o radu. Pojedini poslodavci sačinili su ugovore o radu u kojima se navodi da se pojedina prava i obveze obiju ugovornih strana primjenjuju iz pravilnika o radu kao općeg akta poslodavca (sukladno čl. 26. te čl. 15. st. 2. Zakona o radu) te da su obje strane upoznate s njegovim sadržajem istoga i da potpisom ugovora o radu prihvaćaju odgovarajuća prava i obveze iz pravilnika o radu. Nažalost, radnici gotovo nikada ne traže na uvid pravilnik o radu, a niti se tijekom radnog odnosa trude upoznati s pravima i obvezama iz pravilnika o radu, iako im ga je poslodavac učinio dostupnim izvjesivši ga na oglasnoj ploči ili, primjerice, na objavom na internoj mrežnoj stranici poslodavca, što je i obveza poslodavaca novijeg datuma (sukladno posebice čl. 4. Pravilnika o načinu objave pravilnika o radu (NN br. 146/14.).

Pored prethodno navedenog, proizlazi da radnici najčešće ne poklanjaju potrebnu pažnju obvezama i pravima na koja su pristali svojim potpisivanjem ugovora o radu, već naknadno pokušavaju doći do određenih saznanja o pravima za koja smatraju da su im uskraćena ili obvezama koje za njih proizlaze iz ugovornog odnosa, tako da pretražuju Zakon o radu. Bitno je navesti činjenicu da je u članku 1. Zakona o radu navedeno kako se Zakonom o radu uređuju radni odnosi u Republici Hrvatskoj, ako drugim zakonom ili međunarodnim ugovorom, koji je sklopljen i potvrđen u skladu s Ustavom Republike Hrvatske, te objavljen, a koji je na snazi, nije drugačije određeno.

S obzirom na to da se ovaj rad bavi vozačima, mobilnim radnicima, bitno je navesti da se na mobilne radnike koji sudjeluju u aktivnostima cestovnog prijevoza - vozače, kao i na samozaposlene vozače vozila čije je najveća dopuštena masa s priključnim vozilom veća od 3,5 tona i autobusa konstruiranih ili trajno prilagođenih za prijevoz više od 9 putnika, uključujući vozača, primjenjuju odredbe Zakona o radnom vremenu, obveznim odmorima mobilnih radnika i uređajima za bilježenje u cestovnom prijevozu (NN br. 75/13., 36/15.), sukladno čl. 3. ovoga Zakona.

Samim time mora se ustvrditi da se na njih ne primjenjuju određene odredbe Zakona o radu, već one koje su propisane drugim zakonom, točnije navedenim Zakonom o radnom vremenu, obveznim odmorima mobilnih radnika i uređajima za bilježenje u cestovnom prijevozu.⁵

Prema neslužbenim procjenama u Republici Hrvatskoj postoji više od 50 000 vozača koji u svojem svakodnevnom radu podliježu Zakonu o radnom vremenu i obveznim odmorima mobilnih radnika te više od 10 000 osoba koje se bave organizacijom cestovnog prijevoza, a koje su u obvezi prijevoze organizirati tako da mobilni radnik, vozač, može ispuniti svoje obveze poštujući odredbe Zakona o radnom vremenu i obveznim odmorima mobilnih radnika, kroz ovaj rad obradit će se ona poglavlja s kojima bi morali biti upoznati gotovo svi koji se bave cestovnim prijevozom roba i putnika.

⁵ U daljnjem tekstu: Zakon o radnom vremenu i obveznim odmorima mobilnih radnika ili Zakon.

2. RAZVOJ PRAVNOG OKVIRA RADNOG VREMENA I OBVEZNIH ODMORA MOBILNIH RADNIKA

Prije više od 45 godina, prijevoznici i njihovi zaposlenici uvidjeli su potrebu da se reguliraju dozvoljeno vrijeme vožnje i obvezni dnevni i tjedni odmori kao i obvezne stanke vozača, a sve u cilju poboljšanja sigurnosti cestovnog prometa, kao i sprječavanja narušavanja tržišnog natjecanja.

Nakon usuglašavanja, dana 1. srpnja 1970. godine u Ženevi je potpisan međunarodni sporazum, pod nazivom AETR sporazum,⁶ koji su ubrzo prihvatile gotovo sve države (<https://treaties.un.org>). Godine 1993. i Republika Hrvatska notifikacijom o sukcesiji usvojila je AETR sporazum (NN – MU br. 12/93.).

AETR sporazum je tijekom godina doživio određene promjene, tako da je nakon toga postajao sve kvalitetniji. O kvaliteti AETR sporazuma dovoljno govori činjenica da su Europski parlament i Vijeće kroz svoje direktive i uredbe, obuhvatili sve propise iz AETR sporazuma.

Na osnovi direktiva i uredbi donesenih u okviru Europske unije, sve članice Europske unije donijele su svoj nacionalni zakon, kojim se propisuju dozvoljena vremena vožnje, obvezni odmori, kao i vrste uređaja kojima se bilježe aktivnosti mobilnih radnika, vozača, u cestovnom prijevozu.

Zakon o radnom vremenu, obveznim odmorima mobilnih radnika i uređajima za bilježenje u cestovnom prijevozu donio je Hrvatski sabor na sjednici održanoj 9. svibnja 2008. godine, a stupio je na snagu osmog dana nakon objave u Narodnim novinama (NN br. 60/08.), osim odredbi članaka 4., 5., 6., 7., 8., 9., i 49., koje su stupile na snagu 1. srpnja 2013. godine, točnije na dan prijama Republike Hrvatske u Europsku uniju, sukladno određenju iz članka 53. toga Zakona.

Ovaj Zakon o radnom vremenu, obveznim odmorima mobilnih radnika i uređajima za bilježenje u cestovnom prijevozu iz 2008. godine doživio je dvije godine kasnije izmjene i dopune (NN br. 124/10.), a u 2013. godini prestaje važiti stupanjem na snagu novog Zakona o radnom vremenu, obveznim odmorima mobilnih radnika i uređajima za bilježenje u cestovnom prometu, koji je objavljen u Narodnim novinama broj 75/13. Nakon toga doživio je i izmjenu koja je objavljena u Narodnim novinama 36/15., tako da se prilikom pozivanja na Zakon o radnom vremenu, obveznim odmorima mobilnih radnika i uređajima za bilježenje u cestovnom prijevozu moraju obuhvatiti obje objave, iz Narodnih novina br. 75/13. i 36/15.

Važeći Zakon o radnom vremenu i obveznim odmorima mobilnih radnika usklađen je s direktivama i uredbama Europske unije, i to Direktivama 2002/15/EZ,⁷ 2006/22/EZ,⁸ 2009/4/

⁶ Europski sporazum o radu posade na vozilima koja obavljaju međunarodni cestovni prijevoz, Ženeva 1970. U daljnjem tekstu: AETR sporazum.

⁷ Direktiva 2002/15/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 11. ožujka 2002. o organizaciji radnog vremena osoba koje obavljaju mobilne djelatnosti cestovnog prijevoza (SL L 80, 23. 3. 2002.).

⁸ Direktiva 2006/22/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 15. ožujka 2006. o minimalnim uvjetima za provedbu Uredbi Vijeća (EEZ) br. 3820/85 i (EEZ) br. 3821/85 o socijalnom zakonodavstvu koje se odnosi na aktivnosti cestovnog prijevoza i stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 88/599/EEZ – Izjave (SL L 102, 11. 4. 2006.).

EZ⁹ i 2009/5/EZ¹⁰ te Uredbom (EZ) br. 561/2006¹¹ i Uredbom (EU) br. 165/2014¹² (čl. 2. Zakona), a sve u cilju postizanja jedinstvenog zakonodavstva na području cijele Europske unije.

Navedenim direktivama regulirana su te implementirana pitanja organizacije radnog vremena osoba koje obavljaju mobilne djelatnosti cestovnog prometa. Pred države članice postavljeni su zahtjevi usvajanja mjera kojima se ograničava maksimalno tjedno radno vrijeme mobilnih radnika, stanke, razdoblja odmora i uvjeti obavljanja noćnog rada (sukladno odredbama Direktive 2002/15/EZ). Propisani su minimalni uvjeti za provedbu uredbi koje reguliraju socijalno zakonodavstvo koje se odnosi na aktivnosti cestovnog prijevoza (temeljem Direktive 2006/22/EZ), mjere za sprječavanje i otkrivanje neovlaštenog rukovanja zapisnicima tahografa (sukladno Direktivi 2009/4/EZ) te su donijete odgovarajuće izmjene koje se odnose na smjernice za zajedničke skupine vrsta povreda (kao što su povrede koje se odnose na vrijeme vožnje, na stanke, razdoblja odmora, korištenje tahografa i drugo), a koje su podijeljene u kategorije s obzirom na njihovu težinu (čl. 1. i Prilog Direktive 2009/5/EZ).

Posebice treba naglasiti izravno primjenjive odredbe prethodno navedenih uredbi kojima se utvrđuju pravila o vremenu vožnje, stankama i razdobljima odmora vozača (sukladno odredbama Uredbe (EZ) br. 561/2006) te odredbe o tahografima u cestovnom prometu kojima se utvrđuju obveze i zahtjevi vezani uz izradu, ugradnju, uporabu, ispitivanje i provjeru tahografa koji se koriste u cestovnom prometu (čl. 1. Uredbe (EU) br. 165/2014.). Ove će se odredbe, uz one iz Zakona o radnom vremenu i obveznim odmorima mobilnih radnika posebice prikazati na onim mjestima u radu koja prikazuju i obrađuju njihovo područje reguliranja.

Vozači su uglavnom upoznati s osnovnim pravilima koja proizlaze iz Zakona o radnom vremenu i obveznim odmorima mobilnih radnika, kao i iz direktiva i uredbi EU-a, jer je sve uglavnom nastalo na temeljima AETR sporazuma, kojim su propisana ograničenja trajanja upravljanja vozilima i obvezni odmori, a kojeg je i Republika Hrvatska notifikacijom o sukcesiji usvojila 1993. godine.

Cilj AETR sporazuma, navedenih uredbi, direktiva i Zakona o radnom vremenu i obveznim odmorima mobilnih radnika urediti je područje socijalnih uvjeta u djelatnosti cestovnog prometa te zaštititi mobilne radnike u cestovnom prijevozu tako da je jasno utvrđuje pravila

⁹ Direktiva Komisije 2009/4/EZ od 23. siječnja 2009. o protumjerama za sprječavanje i otkrivanje neovlaštenog rukovanja zapisnicima tahografa te o izmjeni Direktive 2006/22/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o minimalnim uvjetima za provedbu uredbi Vijeća (EEZ) br. 3820/85 i (EEZ) br. 3821/85 o socijalnom zakonodavstvu koje se odnosi na djelatnosti cestovnog prijevoza i o stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 88/599/EEZ (SL L 21/39, 24. 1. 2009.).

¹⁰ Direktiva Komisije 2009/5/EZ od 30. siječnja 2009. o izmjeni Priloga III. Direktivi 2006/22/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o minimalnim uvjetima za provedbu uredbi Vijeća (EEZ) br. 3820/85 i (EEZ) br. 3821/85 o socijalnom zakonodavstvu koje se odnosi na aktivnosti cestovnog prometa (SL L 29/45, 31. 1. 2009.).

¹¹ Uredba (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. ožujka 2006. o usklađivanju određenog socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na cestovni promet i o izmjeni uredbi Vijeća (EEZ) br. 3821/85 i (EZ) br. 2135/98 te o stavljanju izvan snage Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3820/85 (SL L 102/1, 11. 4. 2006.).

¹² Uredba (EU) br. 165/2014 Europskog parlamenta i Vijeća od 4. veljače 2014. o tahografima u cestovnom prometu, stavljanju izvan snage Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3821/85 o tahografu u cestovnom prometu i izmjeni Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća o usklađivanju određenog socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na cestovni promet (SL L 60, 28. 2. 2014.).

o odgovarajućim odnosima i maksimalnom radnom tjednu. Svim ovim aktima cilj je također i poboljšanje sigurnosti cestovnog prometa, kao i sprječavanje narušavanja tržišnog natjecanja.

Bitno je reći da je glavni cilj jamčiti sigurnost i zdravlje mobilnih radnika, koji prije svega moraju razumjeti bit ovih propisa i biti upoznati s pravilima kojima se utvrđuju dinamika i smjene, razdoblja radnog vremena, odmori i stanke, odnosno razdoblje raspoloživosti. Sve dosad navedeno posebno se odnosi na rad noću te posljedice koje negativno utječu na zdravlje osoba, što ima za posljedicu i utjecaj na sigurnost prometa na cestama.

3. RADNO VRIJEME I OBVEZNI ODMORI MOBILNIH RADNIKA

3.1 Tjedno radno vrijeme

Zakonom o radnom vremenu i obveznim odmorima mobilnih radnika propisano je tjedno radno vrijeme mobilnih radnika, vozača, u trajanju od 48 sati. No, jednako tako istim je Zakonom je propisano da se tjedno radno vrijeme može produžiti do maksimalnih 60 sati tjedno, samo ako prosjek od 48 sati nije prekoračen unutar razdoblja od 4 mjeseca (čl. 5. st. 1. i 2. Zakona). Točnije, maksimalno tjedno radno vrijeme ne bi trebalo biti praksa, već samo izuzetak, kojemu je cilj da se mobilnom radniku, vozaču, omogući povratak u domicilnu zemlju.¹³

Ako mobilni radnik, vozač, obavlja poslove za različite poslodavce, radno vrijeme predstavlja zbroj radnih sati kod svih poslodavaca (čl. 5. st. 3. Zakona).

Kada je riječ o tjednom vremenu vožnje, ono može biti najviše 56 sati, pod uvjetom da ne prelazi tjedno vrijeme rada od 48 sati tjedno, odnosno 60 sati tjedno, ako prosjek unazad 4 mjeseca nije veći od 48 sati. Tjedno vrijeme vožnje računa se i u dva uzastopna tjedna, tako da vozač u bilo koja dva uzastopna tjedna ne smije imati više od 90 sati vožnje (čl. 6. Uredbe (EZ) br. 561/2006).

Uredbom (EZ) br. 561/2006 posebice se utvrđuju pravila o vremenu vožnje, stankama i razdobljima odmora vozača koji obavljaju cestovni prijevoz robe i putnika (čl. 1. Uredbe (EZ) br. 561/2006).

¹³ U uvodnom dijelu rada naglašeno je da se na radno vrijeme i obvezne odmori mobilnih radnika, vozača ne primjenjuju odredbe Zakona o radu, već ove iz Zakona o radnom vremenu i obveznim odmorima mobilnih vozača. Iz tog će se razloga samo kratko, ali ipak sa svrhom usporedbe specifičnosti radnopravnog položaja mobilnih radnika, u najosnovnijim odrednicama navesti uređenje ovih pitanja i iz Zakona o radu. Tako Zakon o radu postavlja granicu od najviše 40 sati rada tjedno, dajući mogućnost radniku da radi dodatnih 8 sati tjedno kod drugog poslodavca (odnosno najviše 180 sati godišnje), uz pisanu suglasnost poslodavca (poslodavaca) s kojim/a ima već prethodno sklopljen ugovor o radu (čl. 61. Zakona o radu). Ako radnik radi prekovremeno, ukupno trajanje rada radnika ne smije biti duže od 50 sati tjedno, odnosno 180 sati godišnje, a najviše 250 sati ako je tako ugovoreno kolektivnim ugovorom (čl. 65. st. 3. i 4. Zakona o radu). Kod nejednakog radnog rasporeda radnik u tjednu može raditi najviše do 50 sati, uključujući prekovremeni rad, a ta se granica može povisiti do najviše 60 sati tjedno, ako je tako ugovoreno kolektivnim ugovorom. U ovakvom slučaju radnog vremena koje je nejednako raspoređeno, radnik u svakom razdoblju od 4 uzastopna mjeseca ne smije raditi duže od prosječno 48 sati tjedno, uključujući prekovremeni rad (čl. 66. st. 6.-8. Zakona o radu). Ako je radno vrijeme preraspodijeljeno, uključujući i prekovremeni rad ne smije biti duže od 48 sati tjedno, a iznimno 56, odnosno 60 sati tjedno ako poslodavac posluje sezonski, pod uvjetom da je isto predviđeno kolektivnim ugovorom i uz pisani pristanak radnika na takav rad. Takva preraspodjela radnog vremena može trajati najviše 4 odnosno 6 mjeseci (čl. 67. Zakona o radu).

Primjerice, vozač je u prvome tjednu vozio maksimalnih 56 sati, tada u sljedećem tjednu može voziti samo 34 sata, jer ukupan zbroj vremena vožnje ne smije biti veći od 90 sati u dva uzastopna tjedna.

Sukladno čl. 4. st. 1. t. 11. Zakona o radnom vremenu i obveznim odmorima mobilnih radnika, tjedan je period od ponedjeljka u 00,00 sati do nedjelje u 24,00.¹⁴

Jednako tako treba obratiti pozornost prije nego što se vozač u prvom tjednu odluči raditi 56 sati vožnje da u prethodnom tjednu nije bilo više od 34 sata vožnje.

3.2 Dnevno radno vrijeme

U dnevno radno vrijeme mobilnih radnika (a jednako tako i u tjedno radno vrijeme) računa se vrijeme od početka do završetka rada, tijekom kojeg se mobilni radnik nalazi na svome radnom mjestu, na raspolaganju poslodavcu te obavlja svoje poslove.

U radno vrijeme ubraja se kako vožnja, tako i utovar i istovar, pomoć putnicima pri ulasku i izlasku iz vozila, čišćenje i tehničko održavanje vozila, kao i svi ostali poslovi čija je svrha osiguranje sigurnosti vozila, njegova tereta i putnika ili ispunjavanje zakonskih obveza koje su vezane uz vožnju koja je u tijeku, uključujući nadzor utovara i istovara, kao i administrativnih formalnosti s policijom, carinom, inspekcijskim službama i sl.

Ukratko, to je vrijeme tijekom kojeg mobilni radnik ne može slobodno raspolagati svojim vremenom te mora biti na svom radnom mjestu, spreman preuzeti svoje uobičajene poslove, pri čemu su neki poslovi vezani uz dežurstva, posebno tijekom čekanja na utovar ili istovar, kada vrijeme trajanja nije unaprijed poznato prije polaska ili prije početka trajanja dotičnog razdoblja (čl. 4. st. 1. t. 8. Zakona o radnom vremenu i obveznim odmorima mobilnih radnika).

U slučaju samozaposlenih vozača, primjenjuje se isto pravilo, samo što se smatra da su oni na raspolaganju strankama i obavljaju zadaće ili aktivnosti, osim općih administrativnih poslova koji nisu izravno vezani uz vožnju u tijeku.

Samozaposleni vozač je fizička osoba – obrtnik čija je djelatnost javni cestovni prijevoz roba ili putnika. Samozaposleni vozač radi za sebe i nije vezan nekim ugovorom o radu, slobodno si organizira svoje radne aktivnosti, a za ovu djelatnost mora imati licenciju (čl. 4. st. 1. t. 8. i 10. Zakona o radnom vremenu i obveznim odmorima mobilnih radnika).

Dnevno radno vrijeme iznosi 13 sati unutar perioda od 24 sata. Ono se može produžiti na 15 sati, ali samo dva puta tijekom tjedna.

Vrijeme vožnje koje ulazi u dnevno vrijeme vožnje¹⁵ ne smije biti dulje od 9 sati dnevno, iznimno može biti i 10 sati dnevno, ali ne više od 2 puta tjedno (čl. 6. st. 1. Uredbe (EZ) br. 561/2006).

¹⁴ Također, sukladno i čl. 4. (i) Uredbe (EZ) br. 561/2006. Ovdje treba naglasiti kako Uredba (EZ) br. 561/2006 u svojoj preambuli (13.) naglašava kako definicija „tjedna” iz ove Uredbe ne bi trebala onemogućiti vozače da započnu svoj tjedan bilo kojeg dana u tjednu.

¹⁵ Dnevno vrijeme vožnje obuhvaća ukupno vrijeme vožnje između završetka jednog dnevnog razdoblja odmora i početka sljedećeg dnevnog razdoblja odmora (ili između dnevnog razdoblja odmora i tjednog razdoblja odmora). (čl. 4. (k) Uredbe (EZ) br. 561/2006)

3.3 Noćni rad

Posebna odredba odnosi se na vozače koji svoj rad obavljaju noću, i to zato što su istraživanja pokazala da je noću ljudsko tijelo osjetljivije na smetnje iz okoliša i na određene otegotne oblike organizacije te da duga razdoblja noćnog rada mogu štetiti zdravlju radnika i ugroziti njihovu sigurnost kao i općenito sigurnost cestovnog prometa. Navedeno posebno naglašava Direktiva 2002/15/EZ (t. 11. preambule Direktive 2002/15/EZ).

Samim time bilo je potrebno ograničiti trajanje razdoblja noćnog rada, a vozačima koji rade noću osigurati odgovarajuću naknadu za njihov rad i omogućiti im jednaku priliku za osposobljavanje. U cilju toga kroz Zakon o radnom vremenu i obveznim odmorima mobilnih radnika propisan je period noćnog rada od ponoći (00.00) do pet sati (05.00) (čl. 4. st. 1. t. 5.).¹⁶ Za sve one koji svoj posao rade u navedenom periodu od 00.00 do 05.00 ograničeno je vrijeme ukupnog rada na najviše 10 sati unutar 24 sata (čl. 7. st. 1. Zakona).

Pri tome svakako valja upozoriti da ako vozač ima početak rada prije 05.00 sati, da toga dana mora završiti svoje dnevno radno vrijeme prije nego što ima više od 10 sati ukupnog rada, točnije vožnje i ostalog rada.

Bitno je napomenuti da vozači koji imaju bilo kakve radne aktivnosti u periodu 00.00 do 05.00 sati ni u kom slučaju ne smiju prijeći zadanih 10 sati ukupnog rada.

Najčešće pogreške čine vozači koji su svoj dnevni rad započeli izvan perioda noćnog rada. Primjerice, vozači koji počinju s radom u prijepodnevnim satima. Ako vozač u 23 sata i 59 minuta ima 11 sati ukupnog rada on nije u prekršaju, da bi samo dvije minute kasnije bio u prekršaju jer je ušao u period noćnog rada, a ima više od 10 sati ukupnog rada.

3.4 Stanka

Zakonom o radnom vremenu i obveznim odmorima mobilnih radnika propisana je i obvezna stanika, koju je za vrijeme rada vozač dužan napraviti, a može se o tome govoriti i tako da je vozaču omogućena stanika za vrijeme rada kako bi imao mogućnost obaviti svoje osobne potrebe (odmor, okrepa, obrok...).

Stanika je propisana na dva načina; nakon 6 sati ukupnog rada i 4 sata i 30 minuta vožnje.

Nakon ukupnog rada više od 6 sati vozač je obavezan uzeti stanku u trajanju od 30 minuta, odnosno stanku od 45 minuta ako vrijeme ukupnog rada prelazi 9 sati, a sve sukladno čl. 6. Zakona.

¹⁶ Zakon o radu noćnim radom obuhvaća vrijeme od 22.00 sata uvečer i 06.00 sati ujutro idućega dana, a u poljoprivredi između 22.00 sata uvečer i 05.00 sati ujutro idućega dana, uz moguće izuzetke određene samim Zakonom o radu (kao kada je riječ o maloljetnicima) ili drugim zakonom (kao što je Zakon o radnom vremenu i obveznim odmorima mobilnih radnika, čije se odredbe prikazuju), drugim propisom, kolektivnim ugovorom ili sporazumom sklopljenim između poslodavca i radničkog vijeća (čl. 69. st. 1. Zakona o radu). Noćni radnik (radnik koji prema svom dnevnom rasporedu radnog vremena redovito radi najmanje 3 sata u vremenu noćnog rada, ili koji tijekom uzastopnih 12 mjeseci radi najmanje trećinu svoga radnog vremena u vremenu noćnoga rada) ne smije tijekom razdoblja od 4 mjeseca u noćnom radu raditi duže od prosječnih 8 sati tijekom svakih 24 sata (čl. 69. st. 5. i 6. Zakona o radu).

Ako je vozač samo vozio, bez drugih radnih aktivnosti, tada je u obvezi napraviti stanku od 45 minuta nakon 4 sata i 30 minuta vožnje. Stanka od 45 minuta može se raditi i u dva dijela, od kojih prvi dio mora biti duži od 15 minuta, a drugi dio 30 minuta (čl. 7. Uredbe (EZ) br. 561/2006).¹⁷

3.5 Dnevni odmor

Dnevni odmor mobilnog radnika, vozača, mora biti unutar 24 sata od kraja prethodnog dnevnog odmora ili tjednog odmora. U tom razdoblju vozač može slobodno raspolagati svojim vremenom. Redovito dnevno razdoblje odmora traje najmanje 11 sati, ako se koristi u jednom dijelu, ili najmanje 12 sati, ako se koristi u dva dijela. Tada prvi dio ovoga odmora mora trajati najmanje 3 sata i drugi najmanje 9 sati.

Ako dnevni odmor mobilnog radnika, vozača, unutar tih 24 sata traje minimalno 9 sati, ali ne više od 11 sati, tada će se smatrati da koristi skraćeni dnevni odmor, odnosno smatrat će se da se radi o skraćenom dnevnom razdoblju odmora. Vozači mogu imati najviše tri takva skraćena dnevna odmora između bilo koja dva tjedna razdoblja odmora.

Kod posada, točnije vozača koji voze u timu, odstupa se od temeljnog pravila o dnevnom odmoru pa dnevni odmor mora biti najmanje 9 sati unutar 30 sati od prethodnog dnevnog ili tjednog odmora (čl. 4. (g) i čl. 8. st. 1.-5. Uredbe (EZ) br. 561/2006.).¹⁸

3.6 Tjedni odmor

Tjedni odmor je neprekidno tjedno razdoblje tijekom kojeg vozač može slobodno raspolagati svojim vremenom, a obuhvaća redoviti tjedni odmor, odnosno redovito tjedno razdoblje odmora i skraćeni tjedni odmor (skraćeno tjedno razdoblje odmora) (čl. 4. (h) Uredbe (EZ) br. 561/2006.).

Uglavnom ga vozači nazivaju vikend odmorom ili vikend pauzom, stoga je odmah na samom početku potrebno upozoriti kako to ne znači da se mora provoditi vikendom, već bilo kojim danom u tjednu, ali obvezno nakon svakih 6 dana uzastopnog rada.

Redoviti tjedni odmor traje najmanje 45 sati neprekidno. Vozačima je ostavljena mogućnost da naprave i skraćeni tjedni odmor u najmanjem neprekidnom trajanju od 24 sata, ali su u obvezi nadoknaditi razliku do punog tjednog odmora najkasnije do kraja trećeg tjedna, računajući od sljedećeg tjedna (čl. 4. (h) i čl. 8. st. 6.-9. Uredbe (EZ) br. 561/2006.).¹⁹

¹⁷ Prema Zakonu o radu radnik koji radi najmanje 6 sati dnevno, ima svakoga radnog dana pravo na odmor (stanku) od najmanje 30 minuta, osim ako posebnim zakonom nije drukčije određeno (čl. 73. st. 1. Zakona o radu), što je upravo i vidljivo u posebnoj regulaciji za mobilne radnike. Treba naglasiti da Zakon o radu za maloljetne radnike sadrži posebne odredbe kojima se ostvaruje njihova posebna zaštita pa tako i kada je u pitanju stanka, na koju oni imaju pravo nakon rada od najmanje 4,5 sata dnevno (čl. 73. st. 2. Zakona o radu).

¹⁸ Kada je riječ o dnevnom odmoru prema Zakonu o radu, propisano je pravo radnika na dnevni odmor od najmanje 12 sati neprekidno tijekom svakog vremenskog razdoblja od 24 sata. Odgovarajuće iznimke predviđene su za punoljetne radnike koji rade na sezonskim poslovima kojima poslodavac mora osigurati odmor u trajanju od najmanje 8 sati neprekidno te korištenje zamjenskog dnevnog odmora odmah po okončanju razdoblja koje je proveo na radu zbog kojeg dnevni odmor nije koristio, odnosno koristio ga je u kraćem trajanju (čl. 74. Zakona o radu).

¹⁹ I na ovom mjestu osvrnut će se na, može se to tako reći, „standardne“ odredbe Zakona o radu temeljem kojih radnik ima pravo na tjedni odmor u neprekidnom trajanju od najmanje 24 sata, a maloljetnici kao posebnu osjetljiva skupina radnika pravo na tjedni odmor od najmanje 48 neprekidnih sati (čl. 75. st. 1. i 2. Zakona o radu).

Važno je napomenuti da za redoviti tjedni odmor vozaču mora biti omogućen čvrsti ležaj. Ležaj u vozilu ne smatra se čvrstim ležajem. Samim time vozači koji svoj redoviti tjedni odmor obavljaju izvan mjesta stanovanja ili sjedišta tvrtke, dužni su priložiti račun kojim dokazuju da im je čvrsti ležaj omogućen u hotelu, motelu, hostelu ili nekom drugom mjestu koje je registrirano za pružanje usluge smještaja.

Redoviti tjedni odmor izvan sjedišta tvrtke ili mjesta stanovanja vozača, a bez priloženog dokaza o dostupnosti čvrstog ležaja, smatrat će se skraćenim tjednim odmorom.

Naime, samo se dnevna razdoblja odmora i skraćena tjedna razdoblja odmora izvan sjedišta mogu provesti u vozilu ako ono ima pogodno mjesto za odmor vozača (čl. 8. t. 8. Uredbe (EZ) br. 561/2006.).

4. EVIDENCIJA RADNOG VREMENA I OBVEZNIH ODMORA MOBILNIH RADNIKA

4.1 Općenito

Već iz samog naslova proizlazi da se radi o vođenju evidencije vozača, a ne evidencije vozila. Vlasnik vozila nesmetano može koristiti svoje vozilo 24 sata tijekom svakog dana ili 365 dana tijekom godine, ako mu narav posla omogućuje da se na istom vozilu mogu izmjenjivati vozači.

Evidencija radnog vremena i obveznih odmora mobilnih radnika vodi se ručno ili pomoću uređaja - tahografa, od kojih su danas u opticaju dvije osnovne vrste: analogni i digitalni tahograf.

Uredbom (EU) br. 165/2014 posebice se utvrđuju obveze i zahtjevi za tahografe koji se koriste u cestovnom prijevozu te oni po pitanju svoje izrade, ugradnje, uporabe i ispitivanja moraju biti u skladu s ovom Uredbom (čl. 1. Uredbe (EU) br. 165/2014).

Digitalni tahograf novija je generacija uređaja i ugrađuje se u sva novoproduzvana vozila, dok su analogni tahograf uređaji i dalje prisutni u svim starijim vozilima.

4.2 Vođenje evidencije rada uporabom analognog tahografa

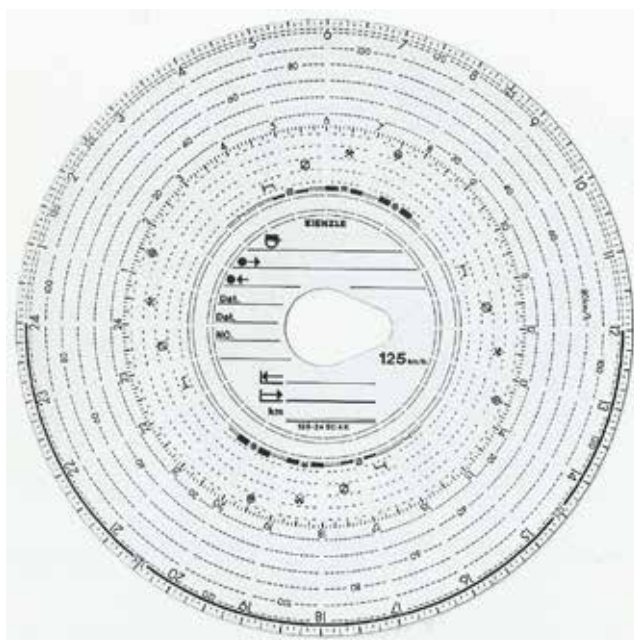
Slika 1. Analogni tahograf



Vođenje evidencije kod ove vrste tahografa vodi se na mediju koji se naziva tahografski listić. Tahografski listić bilježi aktivnosti unutar razdoblja od 24 sata (Prilog I. Dio IV (a) 2. Uredbe (EU) br. 165/2014).

Vozači moraju koristiti tahografske listiće (odnosno kartice vozača ako se radi o digitalnom tahografu) svaki dan tijekom vožnje, počevši od trenutka kada preuzmu vozilo. Ovaj se listić ne vadi prije kraja dnevnog radnog vremena te se ne smije koristiti dulje od razdoblja za koje je namijenjen (čl. 34. st. 1. Uredbe (EU) br. 165/2014).

Slika 2. Tahografski listić



Izvor: autor M. G. (10. 1. 2016.)


Vozač koji koristi tahografske listiće za vođenje svoje evidencije obavezan je prije upotrebe listića na njega s prednje strane čitko upisati svoje ime i prezime, mjesto polaska, datum polaska, registarsku oznaku vozila te početno stanje kilometara, a po završetku svog rada ili po završetku razdoblja od 24 sata mjesto dolaska, datum dolaska, završno stanje kilometara te izračunati broj prijeđenih kilometara (čl. 34. st. 6. Uredbe (EU) br. 165/2014).




Vozač je u svakom trenutku upravljanja dužan posjedovati svoju evidenciju za proteklih 28 dana + aktualni dan te je na zahtjev službene osobe dati na pregled i kontrolu (čl. 10. Zakona, sukladno čl. 36. st. 1. Uredbe (EU) br. 165/2014). Sve ostale tahografske listiće koji su stariji od 28 dana vozač je dužan predati poslodavcu, koji će ih naknadno obraditi ili dati na obradu te čuvati najmanje 3 godine, sukladno obvezama koje su za njega propisane u čl. 9. Zakona o radnom vremenu i obveznim odmorima mobilnih radnika te odredbama Pravilnika o prijenosu podataka i načinu vođenja evidencije iz tahografa (NN br. 83/13.).

Kod evidencije radnog vremena najbitnije je da ne postoje takozvane "rupe u evidenciji", odnosno da ne postoje vremenski periodi koji nisu pokriveni unutar evidencije.

Vozači su obvezni voditi svoju evidenciju za vrijeme rada, kao i za vrijeme dnevnog i tjednog odmora (Prilog I. Dio II. Uredbe (EU) br. 165/2014).

S obzirom na to da za vrijeme odmora vozaču nije potrebno osigurati uređaj za vođenje evidencije, osiguran im je prostor za ručno vođenje evidencije na poleđini tahografskih listića.

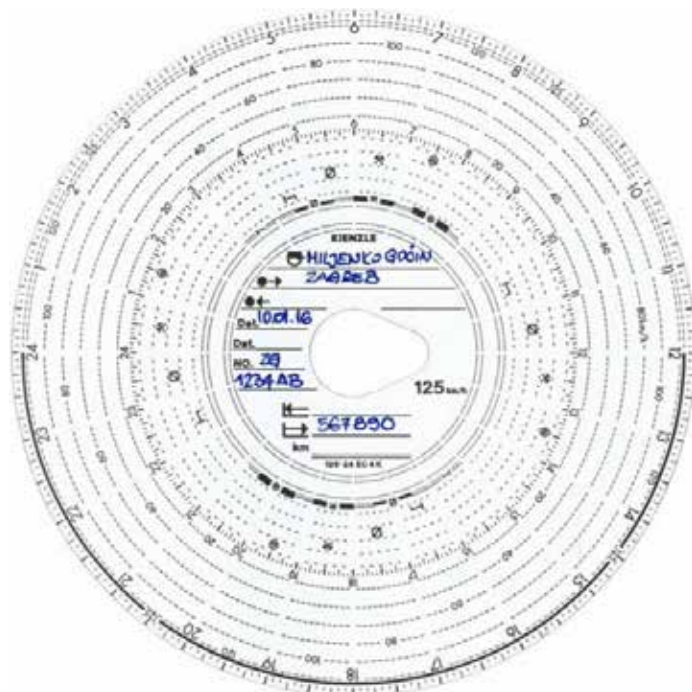
Prije samog primjera načina vođenja evidencije važno je napomenuti da uređaj ne prepoznaje radnje koje vozač obavlja. Uređaj prepoznaje samo vožnju te svakim pokretanjem vozila bilježi vožnju simbolom .

Za vrijeme stajanja vozila uređaj nije u mogućnosti prepoznati radi li vozač stanku, odmor ili ostale poslove, zbog čega je vozač u obvezi ručno zadati način obilježavanja radnog vremena i to simbolom  sve ostale radove (utovar, istovar, tehničko održavanje, administrativni poslovi), simbolom  svaku stanku, dnevni ili tjedni odmor, a simbolom  vrijeme raspoloživosti, odnosno drugi član posade dok sjedi na suvozačevom sjedalu, pratnja vozila i slično (čl. 34. st. 5. (b) Uredbe (EU) br. 165/2014; Priručnik, 2012:24-25).

4.2.1 Primjer evidentiranja aktivnosti vozača analognim tahografom

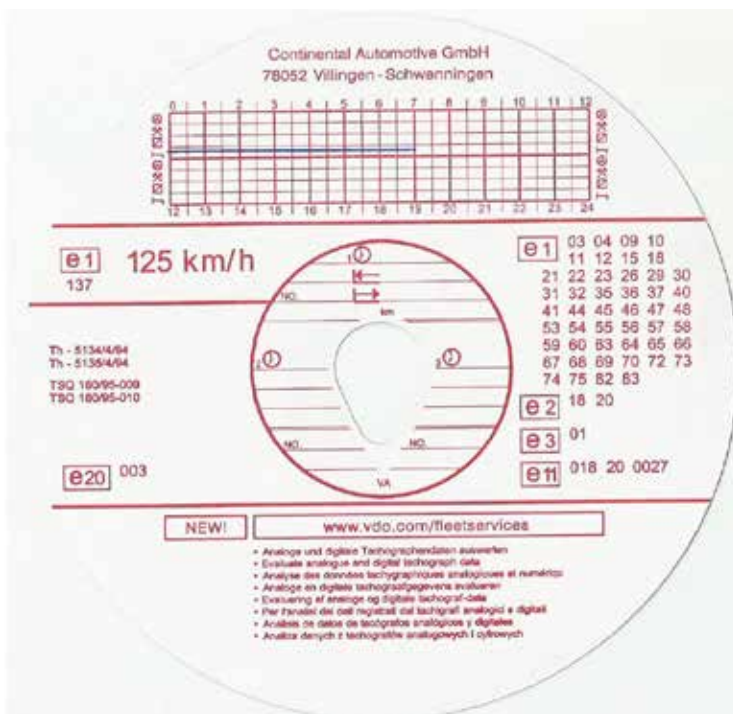
Prilikom dolaska na posao vozač na tahografski listić upisuje svoje ime i prezime, mjesto polaska, datum polaska, registarsku oznaku vozila te početno stanje kilometara s prednje strane tahografskog listića.

Slika 3. Prednja strana tahografskog listića



Na poledini tahografskog listića iscrtava crtu po prostoru predviđenom za odmor i to za vremenski period od 00,00 sati do početka vođenja evidencije tahografom. Nakon toga umeće tahografski listić u tahograf te vodi evidenciju tahografom.

Slika 4. Posljednja strana tahografskog listića



Izvor: autor M. G. (10. 1. 2016.)

Nakon uredno popunjene evidencije potrebno je pokrenuti pogonski motor (kako bi se ugrijao i postigao potrebnu razinu pritiska u zračnom sustavu), običi vozilo i izvršiti vizualni pregled vozila u cilju uočavanja eventualnih nepravilnosti te obavezno provjeriti ispravnost signalizacije. Pri tome vozač nikako ne smije zaboraviti za to vrijeme tahograf podesiti da vrijeme obilježava simbolom ✕ jer sve navedeno je ostali rad.

Nadalje, uređaj će samim pokretanjem vozila početi bilježiti vožnju ⚠. Vozačeva je obveza prilikom sljedeće aktivnosti obilježiti aktivnost odgovarajućim simbolom.

Tahograf ima mogućnost podešavanja tako da po zaustavljanju vozila tahograf automatizmom bilježi aktivnosti simbolom ✕ (ostali rad) ili ⏸ (odmor ili stanika), stoga je korisno da se ova mogućnost prilagodi stvarnim potrebama korisnika.

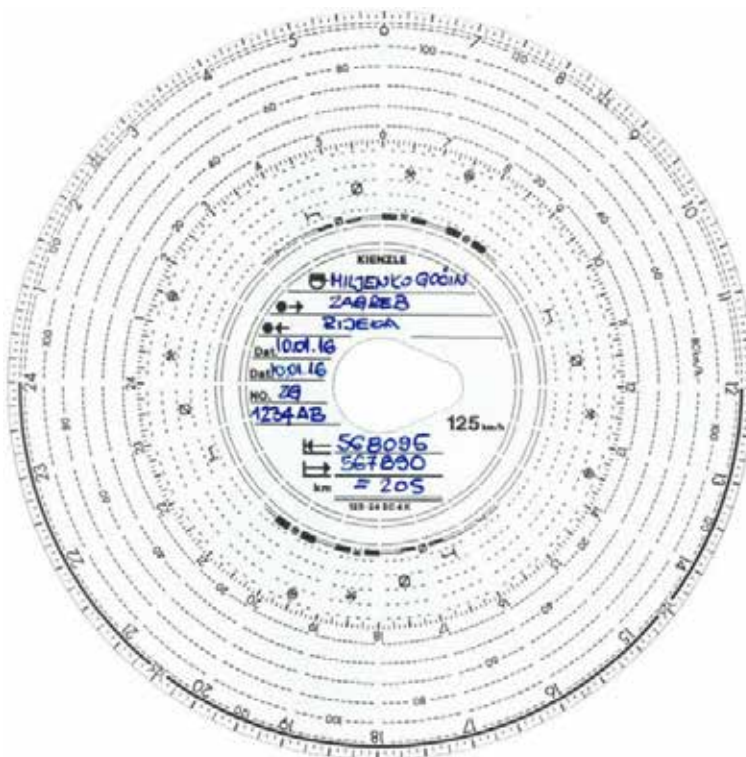
Za one koji se u većini slučajeva bave dostavom te njihov posao iziskuje učestalo korištenje simbola ✕ (ostali rad), a samim time simbola ⏸ (odmora ili stanke) svega jednom ili dva puta

dnevno, tada tahograf treba biti podešen da automatski prebacuje na simbol (ostali rad) prilikom zaustavljanja vozila.

Za one koji se bave prijevozom na duže relacije, koji ujedno podrazumijeva da svega nekoliko puta tjedno koristite simbol (ostali rad), tada je korisno podesiti uređaj da automatizmom bilježi aktivnost simbolom (odmor ili stanka) prilikom svakog zaustavljanja.

Programiranje uređaja najjednostavnije je provesti prilikom redovitog baždarenja uređaja, a ovakav način zasigurno će pridonijeti smanjenju pogrešaka koje su moguće.

Slika 5. Primjer završetka tahografskog listića



Izvor: autor M. G. (10. 1. 2016.)

Nakon obavljenih dnevnih aktivnosti, točnije po završetku radnog vremena, potrebno je upisati mjesto završetka te završno stanje kilometara na vozilu.

Prilikom dolaska na posao sljedećeg dana potrebno je završiti evidenciju od prethodnog dana te na poledini tahografskog listića ručno obilježiti vrijeme od završetka vođenja evidencije putem uređaja do ponoći istoga dana i to tako da se ručno povuče crta na poledini tahografskog listića u prostoru predviđenom za ručno vođenje evidencije

Ponovo se uzima novi tahografski listić i ponavlja se postupak od prethodnog dana.

4.2.2 Evidentiranje tjednog odmora i primjer vođenja evidencije tjednog odmora

Najkasnije po završetku 6 uzastopnih perioda od 24 sata potrebno je načiniti tjedni odmor i, naravno, evidentirati ga (čl. 8. t. 6. Uredbe (EZ) br. 561/2006).

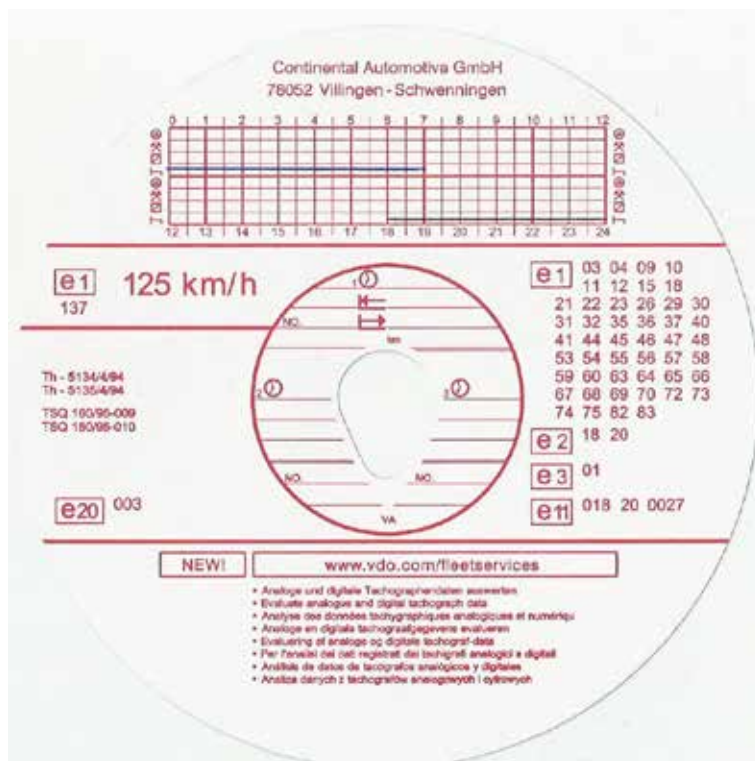
Tjedni odmor podrazumijeva da vozač nije kod vozila te da vrijeme koristi zaista za odmor ili neke druge svoje aktivnosti.

Stoga je vozač u obvezi nakon 6 uzastopnih radnih dana završiti svoje radne obveze i posvetiti se svome odmoru ili nekim drugim aktivnostima koje nisu vezane uz vožnju ili vozilo.

Dolaskom na posao nakon tjednog odmora vozač je obavezan evidentirati svoj tjedni odmor tako da ručno unese podatke na tahografske listiće. Pri tome treba napomenuti da se ne upisuju podaci o registarskoj oznaci vozila, kao niti podaci o početnom i završnom stanju brojača prijeđenih kilometara. Koliko dana je vozač bio na tjednom odmoru, toliko je potrebno popuniti tahografskih listića. Za evidenciju tjednog odmora, višednevnog odsustva s posla zbog bolovanja, godišnjeg odmora i slično, evidencija se može nadomjestiti i potvrdom o aktivnosti vozača koju izdaje poslodavac na univerzalnom obrascu (čl. 4. st. 1. t. 7. Zakona).

Primjer evidentiranja tjednog odmora - završetak evidencije posljednjeg radnog dana

Slika 6. Primjer evidencije posljednjeg radnog dana

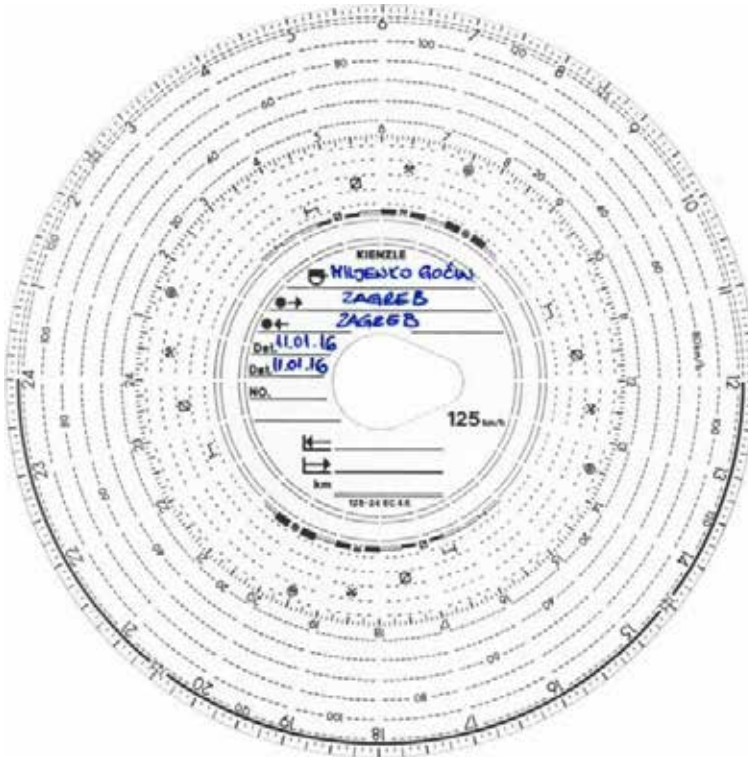


Izvor: autor M. G. (10. 1. 2016.)


Primjer evidentiranja tjednog odmora - evidentiranje aktivnosti za prvi dan tjednog odmora

Na prednjoj strani tahografskog listića potrebno je upisati ime i prezime, mjesto u kojem se radi tjedni odmor te datum za koji se vodi evidencija.

Slika 7. Primjer evidencije prvog dana tjednog odmora (prednja strana)



Izvor: autor M. G. (11. 1. 2016.)

Na poleđini tahografskog listića potrebno je ručno označiti aktivnost u prostoru označenom simbolom  odmora za period od 00.00 – 24.00 h.

Slika 8. Primjer evidencije prvog dana tjednog odmora (poledina tahografskog listića)



Izvor: autor M. G. (11. 1. 2016.)

Ovakav postupak potrebno je ponoviti za svaki dan tjednog odmora.

Prije početka rada, a nakon tjednog odmora potrebno je imati evidenciju za sve dane odmora te jednako tako za vrijeme aktualnog dana prije nego što se evidencija počne voditi tahografom.

Nakon toga vozač je spreman za obavljanje preventivnog pregleda vozila i početak bezbrižnog putovanja jer posjeduje uredno vođenu evidenciju iz koje je vidljivo da se u potpunosti radi o profesionalnom vozaču.

4.3 Vođenje evidencije rada uporabom digitalnog tahografa





U slučaju vođenja evidencije rada mobilnih radnika, vozača, digitalnim tahografom, svakako se može i mora govoriti o tome kao o olakšanom vođenju evidencije, ali ujedno i o vođenju evidencije gdje su smanjene mogućnosti za manipulacije.

Slika 9. Digitalni tahograf



Izvor: autor M. G. (11. 1. 2016.)

Postupak je gotovo identičan kao i kod evidencije analognim tahografom. Dakle, i dalje je potrebno voditi računa da ne postoje praznine u evidenciji, kao i da se druge aktivnosti osim vožnje ručno evidentiraju.

Digitalni tahograf, kao niti analogni tahograf, nije u mogućnosti prepoznati niti jednu drugu aktivnost osim vožnje. Samim time potrebno je voditi računa o tome da se za vrijeme stanke, odmora ili tjednog odmora, koristi simbol , ostalih aktivnosti  i pripravnosti , dok sam uređaj vožnju obilježava simbolom .

Kod digitalnog tahografa evidencija se vodi na memorijskoj kartici vozača.

Slika 10. Memorijska kartica vozača



Izvor: autor M. G. (11. 1. 2016.)

Memorijsku karticu vozaču izdaje AKD u Zagrebu, Savska 28,²⁰ a pravo na izdavanje kartice imaju svi građani Republike Hrvatske koji posjeduju vozačku dozvolu najmanje B kategorije.

²⁰ AKD je Agencija za komercijalnu djelatnost d. o. o., koja je na temelju čl. 57. st. 2. Zakona o radnom vremenu i obveznim odmorima mobilnih radnika nastavila obavljati javnu ovlast izdavanja kartica, koju je dobila odlukom Ministarstva mora, prometa i infrastrukture Republike Hrvatske 5. veljače 2009. nakon provedenog javnog natječaja.

Sukladno čl. 19. st. 1. Zakona o radnom vremenu i obveznim odmorima mobilnih radnika, memorijska kartica vozača izdaje se na rok od 5 godina. Dobiva se na zahtjev (čl. 22. st. 1. Zakona), koji se može preuzeti s *web*-stranice AKD-a.

Ako se zahtjev podnosi osobno nije potrebna ovjera potpisa na zahtjevu, dok je u slučaju slanja zahtjeva poštom potpis na zahtjevu potrebno ovjeriti kod javnog bilježnika. (<http://digitalni-tahograf.akd.hr>).

Memorijska kartica može se dobiti u redovitom postupku od 15 dana ili u žurnom postupku, ujedno i skupljem, u roku od 2 dana, odnosno 48 sati od zaprimanja zahtjeva.²¹

Memorijska kartica vozača vlasništvo je vozača koji snosi trošak njene izrade (čl. 19. st. 4. Zakona o radnom vremenu i obveznim odmorima mobilnih radnika).

Proizvođač garantira da na memorijskoj kartici vozača postoji dovoljno memorije kako bi se evidentirali podaci za 28 dana + aktualni dan, no u praksi se pokazalo da je memorijski prostor na kartici dostatan za bilježenje aktivnosti vozača gotovo za jednu godinu.

Ako vozač upravlja vozilom koje je opremljeno digitalnim tahografom, bit će u obvezi predložiti svoju karticu vozača i svu ručnu evidenciju i ispise izvršene tijekom tekućeg dana i u prethodnih 28 dana kada to zatraži ovlaštenu službenik koji obavlja kontrolu (čl. 10. Zakona, sukladno čl. 36. st. 2. Uredbe (EU) br. 165/2014).

Primjer evidentiranja aktivnosti vozača digitalnim tahografom

Dolaskom na posao, a prije početka rada vozač ulaže memorijsku karticu vozača u predviđeni prostor za memorijsku karticu vozača.

Slika 11. Umetanje memorijske kartice vozača



Izvor: autor M. G. (11. 1. 2016.)

²¹ U redovitom postupku visina naknade koja se plaća za izdavanje kartice iznosi 428,00 kn bez PDV-a, dok u žurnom postupku naknada iznosi 608,00 kn bez PDV-a (čl. 21. Pravilnika o izdavanju memorijskih kartica, NN br. 83/13., 17/15.).

Digitalni tahograf čita osobne podatke vozača s memorijske kartice, tako da nije potreban unos imena i prezimena.

Slika 12. Pozdravna poruka



Izvor: autor M. G. (22. 12. 2015.)

Nakon toga uređaj očitava posljednju aktivnost prilikom vođenja evidencije.

Slika 13. Posljednja aktivnost zabilježena na memorijskoj kartici vozača



Izvor: autor M. G. (22. 12. 2015.)

Tahograf nudi mogućnost da se period od posljednje aktivnosti do ponovnog korištenja memorijske kartice evidentira kao vrijeme provedeno na odmoru te da ga na memorijskoj kartici vozača obilježi simbolom . Za to je potrebno samo potvrditi odmor.

Slika 14. Upit: „Odmor do sada?“



Izvor: autor M. G. (22. 12. 2015.)

Ako je mobilni radnik, vozač, u međuvremenu obavljao ostale poslove, bio pripravan odazvati se na poziv poslodavca ili slično, u tom slučaju je potrebno pristupiti ručnom unosu podataka, koji se mogu unositi tako da se odabere vrijeme te obilježi adekvatnim simbolom.

Slika 15. Unos podataka



Izvor: autor M. G. (22. 12. 2015.)

Po završetku unosa podataka moguće je ispisati unijete podatke te provjeriti točnost unosa, nakon čega se može raditi ponovni unos ili potvrda unosa podataka.

Slika 16. Potvrda unosa podataka



Izvor: autor M. G. (22. 12. 2015.)

Nakon potvrde unosa podataka digitalni tahograf obavijestit će vozača da je spreman za vožnju.

Slika 17. Poruka: „spremno za vožnju“



Izvor: autor M. G. (22. 12. 2015.)

5. ZAKLJUČAK

Radno vrijeme i obvezni odmori mobilnih radnika bitni su za zdravlje i život samih vozača, kao i za sigurnost svih sudionika cestovnog prometa. Samim time u interesu je svake države da svojim zakonodavnim okvirima ograniči vrijeme rada, a proizvođačima uređaja za bilježenje da izrade uređaje kojima će mogućnost manipulacije biti smanjena na najmanju moguću razinu.

U prilog tome govori i činjenica da je obveza proizvođača vozila u koja se ugrađuju tahografi da od 2018. godine u novoregistrirana vozila ugrađuju tahografe koji će biti povezani sa satelitom, a sve u cilju lakšeg praćenja i kontrole, sukladno Poglavlju II. Uredbe (EU) br. 165/2014.

Za mobilne radnike, vozače, također je bitno poznavanje zakonskih propisa, jer njihovim nepoštovanjem, bilo iz neznanja ili s namjerom, izravno ugrožavaju svoj život i zdravlje, kao i svih ostalih sudionika u cestovnom prometu. Nadalje, vozači su podložni represivnim mjerama za vrijeme sudjelovanja u cestovnom prijevozu i to 28 dana unazad, a odgovorna osoba i pravna osoba 3 godine unazad, na temelju prekršajnih odredbi Dijela VIII. Zakona o radnom vremenu i obveznim odmorima mobilnih radnika.

Ulaskom Republike Hrvatske u Europsku uniju Republika Hrvatska ujedno je pristupila i središnjoj bazi podataka gdje se vodi evidencija o svim prekršajima i prekršiteljima Zakona o radnom vremenu i obveznim odmorima u cestovnom prijevozu. Središnja baza podataka ujedno je baza podataka svih članica Europske unije, kojima je omogućeno izvršiti provjeru evidencije svakog pojedinog vozača, odgovorne osobe ili pravne osobe. Učestalim prekršiteljima, na osnovi ove baze podataka, moguće je izreći zabranu obavljanja djelatnosti, odnosno oduzimanje licencije za prijevoz.

Broj sudionika prometnih nesreća u kojima sudjeluju vozila registrirana za obavljanje djelatnosti prijevoza roba i putnika nije velik, ali su posljedice u kojima sudjeluju takva vozila itekako velike, stoga ne čudi činjenica da je svakoj državi cilj smanjenje broja prometnih nezgoda, posebno onih koje izazivaju katastrofalne posljedice. U prilog tome govori i činjenica da živimo u „desetljeću akcije“ (2011. - 2020.), koje je u okviru Ujedinjenih naroda proglašeno „desetljećem smanjenja broja smrtno stradalih u cestovnom prometu“ i koje promiče cilj stabilizacije i smanjenja broja žrtava na cestama (Nacionalni program, 2011.:2.3).

Mobilni radnici, vozači, u svemu navedenome imaju odlučujuću ulogu. Stoga je njihovo odgovarajuće osposobljavanje i periodične provjere istog te posebice njihovo znanje i iskustvo u provođenju relevantnih odredaba o radnom vremenu mobilnih radnika, njihovim obveznim odmorima i obvezatnom vođenju evidencije o tome, iznimno bitno, kako za njihov radnopravni i socijalni položaj, tako i za sigurnost i smanjenje rizika nezgoda i nesreća u cestovnom prometu na najmanju moguću mjeru. Smatramo kako postojeće europsko i nacionalno zakonodavstvo u tom pogledu čini dobar korak naprijed, a nova određenja i uvjeti koji će se uskoro morati ispunjavati dodatno će pridonijeti učinkovitom provođenju globalnih ciljeva sigurnosti prometa na cestama.

LITERATURA

- Direktiva 2002/15/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 11. ožujka 2002. o organizaciji radnog vremena osoba koje obavljaju mobilne djelatnosti cestovnog prijevoza (SL L 80, 23. 3. 2002.).
- Direktiva 2006/22/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 15. ožujka 2006. o minimalnim uvjetima za provedbu Uredbi Vijeća (EEZ) br. 3820/85 i (EEZ) br. 3821/85 o socijalnom zakonodavstvu koje se odnosi na aktivnosti cestovnog prijevoza i stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 88/599/EEZ – Izjave (SL L 102, 11. 4. 2006.).
- Direktiva Komisije 2009/4/EZ od 23. siječnja 2009. o protumjerama za sprječavanje i otkrivanje neovlaštenog rukovanja zapisnicima tahografa te o izmjeni Direktive 2006/22/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o minimalnim uvjetima za provedbu uredbi Vijeća (EEZ) br. 3820/85 i (EEZ) br. 3821/85 o socijalnom zakonodavstvu koje se odnosi na djelatnosti cestovnog prijevoza i o stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 88/599/EEZ (SL L 21/39, 24. 1. 2009.).
- Direktiva Komisije 2009/5/EZ od 30. siječnja 2009. o izmjeni Priloga III. Direktivi 2006/22/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o minimalnim uvjetima za provedbu uredbi Vijeća (EEZ) br. 3820/85 i (EEZ) br. 3821/85 o socijalnom zakonodavstvu koje se odnosi na aktivnosti cestovnog prometa (SL L 29/45, 31. 1. 2009.).
- <http://digitalni-tahograf.akd.hr/zahtjev-vozac.html> (7. 1. 2016.)
- https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-21&chapter=11&lang=en (5. 1. 2016.)
- Nacionalni program sigurnosti cestovnog prometa Republike Hrvatske 2011. – 2020. godine (NN br. 59/11)
- Odluka o objavljivanju mnogostranih međunarodnih ugovora kojih je Republika Hrvatska stranka na temelju notifikacija o sukcesiji (NN – MU br. 12/93)
- Pravilnik o izdavanju memorijskih kartica (NN br. 83/13, 17/15)
- Pravilnik o načinu objave pravilnika o radu (NN br. 146/14)
- Pravilnik o prijenosu podataka i načinu vođenja evidencije iz tahografa (NN br. 83/013)
- Priručnik o korištenju tahografa za vođenje evidencije rada i odmora profesionalnih vozača, treće nadopunjeno izdanje (2012) Zagreb, Tahograf d.o.o.
- Uredba (EU) br. 165/2014 Europskog parlamenta i Vijeća od 4. veljače 2014. o tahografima u cestovnom prometu, stavljanju izvan snage Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3821/85 o tahografu u cestovnom prometu i izmjeni Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća o usklađivanju određenog socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na cestovni promet (SL L 60, 28. 2. 2014)
- Uredba (EZ) 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. ožujka 2006. o usklađivanju određenih socijalnih propisa vezanih uz cestovni prijevoz, a kojom se mijenjaju uredbe Komisije (EEZ) br. 3821/85 i (EZ) br. 2135/98, te kojom se ukida Uredba Vijeća (EEZ) br. 3820/85 (SL L 102/1, 11. 4. 2006)
- Zakon o radnom vremenu, obveznim odmorima mobilnih radnika i uređajima za bilježenje u cestovnom prijevozu (NN br. 75/13, 36/15)
- Zakon o radu (NN br. 93/14)

WORKING HOURS AND OBLIGATORY REST PERIODS FOR MOBILE WORKERS, DRIVERS AND A PRACTICAL DISPLAY OF KEEPING RECORDS OF THEIR ACTIVITIES³

ABSTRACT

The paper deals with mobile workers – drivers who are, due to the specificities of their work, subject to the provisions of a special law that regulates their working hours, obligatory breaks and the way they are obliged to keep appropriate records about these. The existing Act on Working Time, Obligatory Breaks for Mobile Workers and Recording Equipment in Road Transport, which was adopted in 2013 and amended in 2015, is harmonized with the relevant directives and regulations of the EU, that its regulatory foundation located in the so-called AETR agreement, which was adopted in 1970. The paper emphasizes and explains the legal rules that regulate working hours and obligatory rest periods for these workers and emphasizes the essential requirements governing weekly and daily working hours of these workers, their night work and mandatory breaks, daily and weekly rest they must respect. Working time and obligatory rest records, which drivers must keep, are shown through practical examples of keeping records using an analogue or digital tachograph. Familiarity with these abovementioned regulations and their implementation in practice are both very important for mobile workers, drivers and their employers because they promote their safety as well as the safety of all other participants in road traffic and there is an attempt to influence the reduction of the number of victims on the roads.

Key words: mobile workers, drivers, time attendance, mandatory breaks.

¹ Student, Polytechnic of Rijeka, Vukovarska 58, Rijeka, Croatia. E-mail: predsjednik@sindikatvozaca.hr

² PhD, Lecturer, Polytechnic of Rijeka, Vukovarska 58, Rijeka, Croatia. E-mail: sandra.debeljak@veleri.hr

³ Received: 15. 1. 2016.; Accepted: 1. 4. 2016.

