

Európska dohoda o práci osádok vozidiel v medzinárodnej cestnej doprave (Dohoda AETR)

Jozef Gnap¹, Zuzana Hvidáková²

Úvod

Sociálne predpisy pre vodičov v oblasti cestnej dopravy tvoria jednu z najdôležitejších právnych oblastí pre dopravcov podnikajúcich v cestnej doprave. Správne dodržiavanie sociálnych predpisov zabezpečuje pre jednotlivé dopravné spoločnosti nielen istotu, že nebudú sankciovaní zo strany kontrolných orgánov, ale majú za cieľ aj zabrániť dopravným nehodám spôsobených nesústredením a únavou vodičov z dôvodu preťažovania svojich fyzických a psychických síl.

Podmienky týkajúce sa sociálnej legislatívy sú v EÚ upravené nariadením (ES) č. 561/2006, ktoré od 11.4.2007 platí pre všetky členské štáty EÚ. Každé novo registrované vozidlo musí v EÚ byť od 1.5.2006 vybavené záznamovým zariadením digitálny tachograf podľa nariadenia Rady EHS č. 3821/85.

Táto jednotnosť právnych predpisov však pri prepravách do nečlenských štátov EÚ stráca význam a dopravcovia musia byť oboznámení aj s pravidlami, ktoré platia mimo EÚ.

Európska dohoda o práci osádok vozidiel v medzinárodnej cestnej doprave (Dohoda AETR)

Európska dohoda o práci osádok vozidiel v medzinárodnej cestnej doprave (Dohoda AETR) upravuje požiadavky na režim práce vodičov nákladných vozidiel a autobusov pri prepravách z členských do nečlenských štátov EÚ a v nečlenských štátoch EÚ, ktoré sú zmluvnými štátmi dohody AETR.

Zmluvnými štátmi dohody AETR sú všetky štáty EÚ a Andorra, Azerbajdžan, Bielorusko, Bosna a Hercegovina, Chorvátsko, Kazachstan, Macedónsko, Moldavsko, Ruská Federácia, Srbsko a Čierna Hora, Turecko, Turkménsko a Uzbekistan.

¹ Prof. Ing. Jozef Gnap, PhD., Žilinská univerzita v Žiline, Fakulta PEDAS, Katedra cestnej a mestskej dopravy, Univerzitná 1, 010 26 Žilina, email: jozef.gnap@fpedas.uniza.sk

² Ing. Zuzana Hvizdaková, interná doktorandka, Žilinská univerzita v Žiline, Fakulta PEDAS, email: zuzana.hvizdakova@fpedas.uniza.sk

Od svojho pôvodného znenia bola dohoda AETR čiastočne zmenená a aktualizovaná. Ostatná najnovšia zmena dohody sa týka povinnosti zavádzania digitálnych tachografov a úpravy časov jazdy, prestávok a dôb odpočinku pre vodičov vykonávajúcich prepravu podliehajúcu dohode AETR. Tieto zmeny smerujú takmer k úplnému stotožneniu s predpismi EÚ, čo vedie k jednotnosti pravidiel týkajúcich sa časov jazdy, prestávok a dôb odpočinku, ako aj k jednotnosti zavádzania a používania záznamového zariadenia.

Zmeny v dohode AETR týkajúce sa zavádzania a používania digitálnych tachografov a kariet vodičov v nečlenských štátoch EÚ

Do 16. júna 2010, kedy vstúpil do platnosti dodatok č. 5 k dohode AETR, vyžadovala dohoda ako záznamové zariadenie analógový tachograf, prípadne ak vozidlo bolo vybavené digitálnym tachografom, museli tento zmluvné strany dohody AETR akceptovať od 16. júna 2006.

Avšak oficiálnym vstupom dodatku č.5 k dohode AETR do platnosti sa vyžaduje, aby všetky nečlenské štáty EÚ, no zmluvné štáty dohody AETR vozidlá uvedené do prevádzky po prvý krát, ktoré sú používané na prepravu v rámci dohody AETR vybavili kalibrovanými digitálnymi tachografmi a tieto boli používané spolu s kartami vodičov podľa ustanovení tejto dohody.

Na základe tlaku niektorých nečlenských štátov EÚ, no zmluvných strán dohody AETR bol IRU a vládami v apríli 2010 prijatý tolerančný balíček, ktorý berie do úvahy že tieto nečlenské štáty neboli pripravené na zavedenie a prevádzku systému od 16. júna 2010. **Na základe tolerančného balíčka sa predĺžila lehota na zavádzanie digitálnych tachografov a vydávanie kariet vodičov do 31.12.2010.** Vlády jednotlivých nečlenských štátov EÚ a zmluvných štátov dohody AETR musia dokončiť prípravy na zavádzanie digitálnych tachografov a vydávanie kariet vodičov najneskôr do tohto dátumu, pretože po tomto dátume budú v prípade nedodržania dohody AETR v plnom rozsahu vodiči zastavovaní a pokutovaní. [3]

Aktuálny stav v pokračovaní zavádzania digitálnych tachografov a vydávania kariet vodičov vo vybraných nečlenských štátoch EÚ a zmluvných stranách dohody AETR, ktorý bol nahlásený danými štátmi na pracovnej schôdzi EHK OSN dňa 30.9.2010 je uvedený v tabuľke 1.

Stav implementácie systému digitálnych tachografov a kariet vodičov vo vybraných
zmluvných štátoch dohody AETR

Štát	Prijímanie žiadostí na vydávanie digitálnych tachografov a kariet vodičov	Registrácia dielní na kalibráciu digitálnych tachografov a ich uvedenie do prevádzky
Ruská Federácia	1.8.2010	30.9.2010
Ukrajina	1.6.2010	Do 31.12.2010
Turecko	1.10.2010	Do 31.12.2010
Uzbekistan	Do 31.12.2010	Do 31.12.2010
Azerbajdžan	Do 31.12.2010	Do 31.12.2010
Bielorusko	Do 31.12.2010	Do 31.12.2010

Technické požiadavky na digitálne tachografy podľa článku 22 dohody AETR sú uvedené v dodatku 1B dohody AETR, ktorý je v svojej podstate adaptáciou prílohy IB nariadenia Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovom zariadení v cestnej doprave. Článok 22 taktiež vyžaduje automatické začlenenie a zhodu s akoukoľvek zmenou týkajúcou sa technických špecifikácií digitálneho tachografu, ktoré boli prijaté EÚ. [4]

Zmeny v dohode AETR týkajúce sa časov jazdy, prestávok a dôb odpočinku

Okrem zmien týkajúcich sa digitálnych tachografov a kariet vodičov bola dohoda AETR zmenená na základe dodatku č. 6, ktorý je platný od **20.9.2010**, aj v oblasti týkajúcej sa časov jazdy, prestávok a dôb odpočinku vodičov, ktorí vykonávajú prepravu podliehajúcu dohode AETR. Účinnosťou tejto novelizácie sú pravidlá týkajúce sa časov jazdy, prestávok a dôb odpočinku podľa dohody AETR veľmi úzko späté s nariadením (ES) č. 561/2006, ktoré upravuje právne predpisy v sociálnej oblasti pre vodičov, ktorí vykonávajú prepravu na území EÚ alebo medzi EÚ a štátmi, ktoré sú zmluvnými stranami Dohody o Európskom hospodárskom priestore³.

Podobnosť pravidiel týkajúcich sa časov jazdy, prestávok a dôb odpočinku vodičov definovaných v dohode AETR a v nariadení (ES) č. 561/2006 vytvára jednotnosť

³ Švajčiarsko, Nórsko, Lichtenštajnsko, Island

a harmonizáciu v oblasti sociálnych predpisov pre vodičov vykonávajúcich medzinárodnú prepravu, čím sa vytvára jednotný systém pre všetkých dopravcov vykonávajúcich medzinárodnú cestnú prepravu, či už na území EÚ alebo medzi územím EÚ a nečlenskými štátmi EÚ, ktoré sú zmluvnými štátmi dohody AETR.

Pôvodné a novelizované časy jazdy, prestávky a doby odpočinkov, ako aj ich porovnanie s nariadením (ES) č. 561/2006 je uvedené v tabuľke č. 2.

Tabuľka 2

Zmeny v dohode AETR týkajúce sa časov jazdy, prestávok a dôb odpočinku

Režim	Dohoda AETR		Nariadenie (ES) č. 561/2006	Poznámka
	Platnosť do 20.9.2010	Platnosť od 20.9.2010		
Maximálny denný čas vedenia vozidla	9 hodín, maximálne 2 - krát týždenne 10 hodín	9 hodín, maximálne 2 – krát týždenne 10 hodín	9 hodín, maximálne 2 – krát týždenne 10 hodín	Bez zmeny v dohode AETR, zhoda s nariadením (ES) č. 561/2006
Maximálny týždenný čas vedenia vozidla	56 h	56 h	56 h	Bez zmeny v dohode AETR, zhoda s nariadením (ES) č. 561/2006
Maximálny 2-týždenný čas vedenia vozidla	90 h	90 h	90 h	Bez zmeny v dohode AETR, zhoda s nariadením (ES) č. 561/2006
Maximálny neprerušovaný čas vedenia vozidla	4,5 h	4,5 h	4,5 h	Bez zmeny v dohode AETR, zhoda s nariadením (ES) č. 561/2006
Minimálna prestávka v rámci 4,5 h	45 min.	45 min.	45 min.	Bez zmeny v dohode AETR, zhoda s nariadením (ES) č. 561/2006
Delenie prestávky	Každá časť prestávky môže byť	Prvá časť prestávky musí byť minimálne	Prvá časť prestávky musí byť minimálne	Zmena spôsobu

Režim	Dohoda AETR		Nariadenie (ES) č. 561/2006	Poznámka
	Platnosť do 20.9.2010	Platnosť od 20.9.2010		
	rozdelená na minimálne 15 minútové úseky tak, aby ich súčet v rámci 4,5 hodiny bol 45 min.	15 min., po ktorej nasleduje prestávka minimálne 30 min	15 min., po ktorej nasleduje prestávka minimálne 30 min	delenia prestávky v dohode AETR, nové znenie je zhodné s nariadením (ES) č. 561/2006
Denný čas odpočinku	Minimálne 11 hod. v rámci 24 hod. od skončenia predchádzajúceho denného/týždenného odpočinku. Môže byť skrátený na 9 hodín, max. 3-krát medzi 2 týždennými odpočinkami	Minimálne 11 hod. v rámci 24 hod. od skončenia predchádzajúceho denného/týždenného odpočinku. Môže byť skrátený na 9 hodín, max. 3-krát medzi 2 týždennými odpočinkami	Minimálne 11 hod. v rámci 24 hod. od skončenia predchádzajúceho denného/týždenného odpočinku. Môže byť skrátený na 9 hodín, max. 3-krát medzi 2 týždennými odpočinkami	Bez zmeny v dohode AETR, zhoda s nariadením (ES) č. 561/2006
Kompenzácia skráteného denného odpočinku	Do konca nasledujúceho týždňa zodpovedajúcim časom	Nie je potrebná	Nie je potrebná	Zmena v dohode AETR v kompenzácii skráteného denného odpočinku, nové znenie je zhodné s nariadením (ES) č. 561/2006
Delenie denného odpočinku	Denný odpočinok sa môže rozdeliť na 2 alebo 3 časti počas 24 h., pričom posledná časť trvá najmenej 8 hodín nepretržite, ďalšie 2 časti musia trvať min. 1 hodinu s tým, že odpočinok sa predlžuje na 12 hodín	Denný odpočinok môže byť rozdelený na 2 časti, pričom prvá musí byť v trvaní min. 3 hodiny a druhá najmenej 9 h	Denný odpočinok môže byť rozdelený na 2 časti, pričom prvá musí byť v trvaní min. 3 hodiny a druhá najmenej 9 h	Zmena v dohode AETR v delení denného odpočinku, nové znenie je zhodné s nariadením (ES) č. 561/2006
Denný odpočinok (2-členná osádka)	Minimálne 8 hodín, v rámci 30 hod. od predchádzajúceho denného/týždenného	Minimálne 9 hodín, v rámci 30 hod. od predchádzajúceho denného/týždenného	Minimálne 9 hodín, v rámci 30 hod. od predchádzajúceho denného/týždenného	Zmena v dohode AETR týkajúca sa

Režim	Dohoda AETR		Nariadenie (ES) č. 561/2006	Poznámka
	Platnosť do 20.9.2010	Platnosť od 20.9.2010		
	odpočinku	odpočinku	odpočinku	dĺžky denného odpočinku pre 2-člennú osádku, nové znenie je zhodné s nariadením (ES) č. 561/2006
Týždenný čas odpočinku	Min. 45 hodín po maximálne šiestich 24-hodinových periódach od konca predchádzajúceho týždenného odpočinku	Min. 45 hodín po maximálne šiestich 24-hodinových periódach od konca predchádzajúceho týždenného odpočinku	Min. 45 hodín po maximálne šiestich 24-hodinových periódach od konca predchádzajúceho týždenného odpočinku	Bez zmeny v dohode AETR, zhoda s nariadením (ES) č. 561/2006
Krátenie týždenného odpočinku	Na 36 hodín, ak sa týždenný odpočinok trávi v mieste, kde má vozidlo základňu alebo v mieste, bydliska vodiča; na 24 hodín, ak sa týždenný odpočinok trávi mimo základne vozila alebo mimo miesta bydliska vodiča	Na 24 hodín	Na 24 hodín	Zmena v dohode AETR v krátení týždenného odpočinku, nové znenie je zhodné s nariadením (ES) č. 561/2006
Kompenzácia kráteného týždenného odpočinku	Skrátený týždenný odpočinok musí byť nahradený zodpovedajúcim časom odpočinku, ktorý sa pripojí k ďalšiemu min. 8 hodinovému odpočinku po skončení 3. týždňa nasledujúceho za týždňom, kedy došlo k skráteniu	Skrátenie musí byť nahradené zodpovedajúcim časom v celku pred ukončením 3. týždňa nasledujúcim za týždňom, v ktorom došlo k skráteniu a pripojí sa k inému odpočinku v trvaní min. 9 hodín odpočinku	Skrátenie musí byť nahradené zodpovedajúcim časom v celku pred ukončením 3. týždňa nasledujúcim za týždňom, v ktorom došlo k skráteniu a pripojí sa k inému odpočinku v trvaní min. 9 hodín odpočinku	Zmena v dohode AETR v kompenzácii skráteného týždenného odpočinku, nové znenie dohody je zhodné s nariadením (ES) č. 561/2006

Poznámka: Podrobnosti k režimu práce vodičov nákladných automobilov a autobusov sú publikované v [1].

Nové znenie dohody AETR je uvedené na stránke [2].

Na základe zmien uvedených v tabuľke 2 je možné konštatovať, že novelizované boli v dohode AETR len pravidlá pre časy jazdy, prestávky a doby odpočinku, ktoré neboli v súlade s nariadením (ES) č. 561/2006. Zmeny nastali v delení prestávky, v kompenzácií skráteného denného odpočinku, delení denného odpočinku, dennom odpočinku 2-člennej osádky a v krátení a kompenzácií týždenného odpočinku. Aktuálne predpisy pre časy jazdy, prestávky a doby odpočinku podľa dohody AETR sú zhodné s nariadením (ES) č. 561/2006 s výnimkou týždenného odpočinku pre 2-členné osádky, ktorý sa aj naďalej riadi podľa predchádzajúceho znenia dohody AETR.

Záver

Zosúladenie pravidiel týkajúcich sa časov jazdy, dôb odpočinku a prestávok, ako aj používania jednotného záznamového zariadenia pri všetkých medzinárodných prepravách zmluvných štátov dohody AETR prispieva k uľahčeniu a zjednoteniu medzinárodnej cestnej nákladnej aj autobusovej dopravy. Uvedené zjednotenie vytvára aj predpoklad pre vytvorenie rovnakých podmienok na podnikanie a vplyvu na náklady dopravcu. Bohužiaľ časový rozdiel v zavedení digitálnych tachografov v nečlenských štátoch EÚ sa bude ťažko kompenzovať.

Zmeny v dohode AETR však so sebou nepriniesli len uľahčenie a zjednotenie pravidiel s pravidlami EÚ, ale aj množstvo nevyriešených otázok a námietok zo strany nečlenských štátov EÚ.

Technické požiadavky na digitálne tachografy podľa dohody AETR sú zhodné s nariadením Rady (EHS) č. 3821/85 a akákoľvek zmena prijatá v EÚ sa automaticky začleňuje aj do dohody AETR.

Vzhľadom na zásahy do fungovania digitálnych tachografov sa začali práce na príprave novej generácie digitálnych tachografov, ktoré by mali tieto nedostatky odstrániť a vytvoriť skutočne rovnaké podmienky na vykonávanie medzinárodnej cestnej dopravy.

Použitá literatúra:

- [1] POLIAK, M. – GNAP, J.: Práca vodičov nákladných automobilov a autobusov a používanie tachografov; Žilinská univerzita v Žiline/EDIS-vydavateľstvo ŽU, 2010; Žilina
- [2] European agreement concerning the work of crews of vehicles engaged in international road transport (AETR)
<http://www.unece.org/trans/doc/2010/sc1/ECE-TRANS-SC1-2010-AETR-en.pdf>
- [3] <http://eu-digitaltachograph.org/DisplayPage.asp?PageId=7&Table=3>
- [4] Review of latest developments concerning the AETR agreement, CTM/B100354/DVI, Brussels, 20 October 2010

 **LOGISTICKÝ
MONITOR**

Internetové noviny pre rozvoj
logistiky na Slovensku.

ISSN: 1336-5851