



SVG Pauzy se systémem III.

Sociální předpisy - Digitální tachograf

Novinka: Dokument je nyní k dispozici v šesti jazycích – viz druhá strana

Vydavatel



SVG Bundes-Zentralgenossenschaft
Straßenverkehr eG
Breitenbachstraße 1
60487 Frankfurt am Main
www.svg.de

Text

Klaus Schuh

Konzept a vzhled

VKM • Verkehrssicherheit Konzept & Media GmbH
www.vkm-dvr.de

Odborné poradenství

Jörg Eiden, Ralf Geißler, Ludwig Huber, Manfred Klein

Fotky

Continental/VDO, DVR, Fotolia, Kraftfahrt-Bundesamt, Pixabay, SVG, Stoneridge Electronics, VKM, Gerhard Zerbes

Frankfurt 2020
Verze 9-2020

Obsah této brožury je chráněn autorským zákonem. Pro dotisky, kopírování, využití a šíření v elektronických systémech je zapotřebí výslovného, písemného souhlasu SVG.

Dílo bylo vypracováno s maximální péčí. Za správnost jednotlivých údajů však neručíme.

U zákonů, předpisů, norem a směrnic platí vždy aktuální znění.

Evropské sociální předpisy

Proč sociální předpisy?	4
Pro koho platí sociální předpisy?	5
Doby řízení, přerušení jízd, doby odpočinku	6
Denní doba řízení a denní doby odpočinku	8
Týdenní doba řízení a týdenní doby odpočinku	10
Ruční záznamy - klauzule o nouzovém stavu	12
Zvláštní ustanovení pro řidiče autobusů	14
Dokumentační povinnost a povinnost vožení dokumentů s sebou	16
Doklady - Manuální dodatek	17

Digitální tachograf

Základní informace	18
Ovládání Continental/VDO	20
Ovládání Stoneridge	29
Piktogramy	33
Otázky a odpovědi	38

Proč sociální předpisy?

Přeprava zboží a osobní přeprava jsou služby, které jsou nabízeny 24 hodin denně. Trasy dálkové dopravy vedou napříč Evropou. Zároveň se stále zvyšují požadavky na řidiče, a to v důsledku narůstající hustoty dopravy, staveb, zácpy a dalších zatěžujících faktorů.

Pozornost, koncentrace a kondice řidiče jsou důležité předpoklady pro bezpečnost silniční dopravy. Cílem sociálních předpisů je, abyste byli jako řidiči za volantem fit - a ne nadměrně unavení. K tomuto účelu jsou předepsány závazné doby řízení a doby odpočinku. Tato pravidla slouží tedy pro vaši ochranu. Kromě toho pomáhají při narovnání pracovních podmínek v odvětví dopravy a zajišťují tak spravedlivější konkurenci.

Doby řízení a doby odpočinku jsou závazně stanoveny v evropském nařízení č. 561/2006. V srpnu 2020 bylo toto nařízení podstatně změněno, aby došlo ke zvýšení bezpečnosti v silniční dopravě a ke zlepšení pracovních podmínek řidičů.

V této souvislosti byla také upravena a zdokonalena pravidla pro používání a prosazování využívání digitálních tachografů.

Tato brožurka jako průvodní dokumentace k semináři SVG „**Sociální předpisy - Digitální tachograf**“ vám má pomoci, abyste se lépe vypořádali s tímto důležitým a komplikovaným materiálem.



Pro koho platí sociální předpisy?

Evropské nařízení č. 561/2006 platí ve všech členských státech Evropské unie, ve Švýcarsku, na Islandu, v Lichtenštejnsku a Norsku pro řidiče, kteří řídí ve veřejné silniční dopravě následující vozidla:

- ➔ Vozidla pro přepravu zboží, jejichž maximální povolená hmotnost včetně přívěsu nebo tahače převyšuje 3,5 tun a
- ➔ od 1. července 2026 pro mezinárodní přepravu zboží nebo kabotážní dopravu s vozidly, jejichž maximální povolená hmotnost včetně přívěsu nebo tahače převyšuje 2,5 tuny,
- ➔ Vozidla k přepravě osob, která jsou konstruována nebo trvale upravena pro přepravu více než devíti osob včetně řidiče.

Evropské sociální předpisy však neplatí pro veškerou přepravu, neplatí například

- ➔ pro soukromé stěhování vozidlem do maximální povolené hmotnosti 7,5 tuny,
- ➔ pro vozidla linkové dopravy, pokud délka trasy nepřekračuje 50 km,
- ➔ pro vozidla, která se používají pro určité účely, např. vozidla policie, zásobování vody, plynu a elektřiny nebo pro odvoz odpadu.

Výjimky jsou stanoveny ve člancích 3 a 13 evropského nařízení.

Zákon o osádkách vozidel příp. nařízení o osádkách vozidel stanovuje, že v Německu platí doby řízení a doby odpočinku podle evropského nařízení také pro řidiče vozidel k přepravě zboží s maximální povolenou hmotností (včetně přívěsu) nad 2,8 tuny a avšak ne více než 3,5 tuny. Také zde jsou za jistých předpokladů výjimky, např. pro řemeslníky, pokud řízení neznamená hlavní činnost řidiče.

Pro mezinárodní přepravu, která je vykonávána zčásti mimo výše uvedené státy, platí ustanovení Evropské dohody o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR).

Kromě těchto předpisů je navíc nutno dodržovat požadavky vyplývající ze zákona o pracovní době (ArbZG), které platí pro řidiče v zaměstnaneckém poměru, tedy pro zaměstnance. Řidiči samostatně výdělečně činní musejí dodržovat „Zákon k regulaci pracovní doby řidičů samostatně výdělečně činných“ (KrFarbZG).



Doby řízení, přerušení jízdy, doby odpočinku

Doba řízení je veškerá doba, která souvisí s číselným řízením a také doba, kterou zaznamenává tachograf. Kromě samotné jízdy mohou být jako doby řízení zaznamenávány také krátké zastávky, např. na semaforech nebo v zácpách.

Všeobecně nařizuje evropské nařízení následující doby řízení a doby odpočinku:

Nepřerušená doba řízení	max. 4,5 hodiny
Přerušení jízdy	45 minut nebo 15 + 30 minut
Denní doba řízení	9 hodin / 2 x 10 hodin týdně
Týdenní doba řízení	56 hodin
Doba řízení za dva týdny	90 hodin
Denní doba odpočinku	11 hodin / 3 x 9 hodin týdně / Vždy je možné rozdělení 3 + 9 hodin
Týdenní doba odpočinku	45 hodin pravidelně / zkrácení na minimálně 24 hodin

Řidič musí vždy nejpozději po 4,5 hodinách doby řízení jízdu přerušit v délce minimálně 45 minut. Došlo-li k přerušení jízdy již dříve, začíná pak nový úsek doby řízení 4,5 hodin.

Přerušení jízdy je doba, kdy může řidič nakládat se svým časem jak chce a který slouží výhradně k relaxaci.

4,5 hodiny	45 minut	4,5 hodiny
------------	----------	------------

45minutové přerušení jízdy smí být rozděleno na dvě části:

1. část: minimálně 15 minut
2. část: minimálně 30 minut

2,5 hodiny	15 minut	2 hodiny	30 minut	4,5 hodiny
------------	----------	----------	----------	------------

V případě rozdělení se smí jízda přerušit pouze v tomto pořadí.

Kratší přerušení, než v předepsané délce, tachograf neregistruje - ani tehdy, když byl na tachografu aktivován spínač časových skupin



Předpis uvedený v zákonu o pracovní době stanovuje, že přestávka se musí vložit nejpozději po 6 hodinách doby práce (doba řízení a ostatní práce).

Nečiní-li doba řízení řidiče během těchto 6 hodin v součtu 4,5 hodin, musí se podle zákona o pracovní době přesto vložit přestávka v minimální délce 30 minut.

Příkladem je třeba příměstská a dodávková doprava s mnoha zastávkami a dobami pro vyložení bez významné doby řízení.

Upozornění!

Takt udává digitální tachograf. Vždy se vyplatí mít všude výhled na displej digitálního tachografu. Pouze pokud se na displeji zobrazí doba přestávky nebo doba odpočinku jako kompletní, časy souhlasí a údaje jsou v pořádku.



Denní doba řízení a denní doby odpočinku

Denní doba řízení je celková doba řízení mezi ukončením denní doby odpočinku a začátkem následující denní doby odpočinku nebo mezi denní a týdenní dobou odpočinku. Denní doba řízení činí až 9 hodin a smí se dvakrát týdně prodloužit až na 10 hodin. Denní doba řízení se vztahuje vždy na dobu mezi dvěma dobami odpočinku, ne tedy na kalendářní den.

11 hodin H	4,5 hodiny O	45 minut H	4,5 hodiny O	11 hodin H
------------------	--------------------	------------------	--------------------	------------------

Pravidelná denní doba odpočinku činí minimálně 11 hodin. „Denní“ se zde nevztahuje ke kalendářnímu dni, ale na období 24 hodin po začátku pracovní činnosti. Nejpozději 13 hodin po zahájení pracovní činnosti musí řidič začít se svou denní dobou odpočinku, aby po ukončení 24hodinové-

ho časového úseku skončil s 11hodinovou dobou odpočinku.

Příklad: Začátek pracovní činnosti je pondělí 06:00 hodin. Pravidelná denní doba odpočinku musí začít nejpozději v 19:00 hodin, jelikož referenční období 24 hodin uplynulo v úterý v 06:00 hodin. Denní pracovní doba a denní doba řízení smí ve zbývajícím časovém úseku 13 hodin činit maximálně 10 hodin.

Denní doby odpočinku lze strávit ve stojícím vozidle, pokud je k dispozici vhodné spaní.



Zkrácení denní doby odpočinku

Pravidelná denní doba odpočinku 11 hodin může být mezi dvěma týdenními dobami odpočinku třikrát zkrácena až na 9 hodin. Toto zkrácení denní doby odpočinku se nemusí vyrovnávat. V případě zkrácené doby odpočinku se musí nejpozději 15 hodin po zahájení pracovní činnosti začít s 9hodinovou denní dobou odpočinku.

Příklad: Začne-li řidič svou pracovní činnosti v pondělí v 06:00 hodin, musí nejpozději v pondělí ve 21:00 hodin začít se svou 9hodinovou zkrácenou dobou odpočinku, jelikož v úterý v 06:00 uplyne 24hodinový časový úsek.

Rozdělení denní doby odpočinku

Pravidelnou denní dobu odpočinku lze rozdělit na dvě části. Přitom se musí dbát na to, aby první část trvala minimálně 3 hodiny a druhá minimálně 9 hodin, aby se řidič dostal na celkovou denní dobu odpočinku 12 hodin.

11 hodin H	4,5 hodiny O	3 hodiny H	4,5 hodiny O	9 hodin H
------------------	--------------------	------------------	--------------------	-----------------

Také při rozdělení doby odpočinku platí 24hodinový časový úsek. Rozdělení denní doby odpočinku není považováno za zkrácenou dobu odpočinku. Rozdělení lze provést kdykoliv.



Týdenní doba řízení a týdenní doby odpočinku

Celková doba řízení během týdne činí maximálně 56 hodin. Za týden je považován kalendářní týden, tzn. období od pondělí 00:00 hodin do neděle 24:00 hodin. Maximální týdenní pracovní doba pro všechny zaměstnance činí podle zákona o pracovní době maximálně 60 hodin.

Při vybrání maximální týdenní pracovní doby se během čtyř kalendářních měsíců nebo během 16 týdnů nesmí v průměru překročit 48 hodin pracovní doby týdně.

Pondělí	Úterý	Středa	Čtvrtek	Pátek	Sobota	Neděle
10 h 	9 h 	10 h 	9 h 	9 h 	9 h 	
56 h						

Navíc se však musí dodržovat předpisy týkající se dvojitého týdne: Řidič nesmí ve dvou po sobě jdoucích týdnech překročit celkovou dobu řízení 90 hodin. Přitom se každý týden počítá od pondělí 00:00 hodin do neděle 24:00 hodin.

v předchozím a následujícím týdnu řídit nebo jet jako spolujezdec vždy pouze 34 hodin.

Všimněte si, že každý jednotlivý týden tvoří dvojitý týden jak s předchozím, tak také s následujícím týdnem. Řidič proto musí při plánování každého týdne zohlednit dobu řízení v předchozím týdnu.

Příklad: Řidič řídí během prvního týdne 48 hodin, poté smí v následujícím týdnu řídit 42 hodin. Pokud řídí během prvního týdne 56 hodin, smí

1. + 2. = 90		3. + 4. = 90		
1. týden	2. týden	3. týden	4. týden	5. týden
48 h 	42 h 	56 h 	34 h 	48 h 
2. + 3. = 98!!				4. + 5. = 82

Mezinárodní přeprava zboží

Týdenní doba odpočinku musí začít nejpozději na konci šesti 24hodinových časových úseků (144 hodin) po poslední předchozí týdenní době odpočinku.

Rozlišuje se mezi pravidelnou týdenní dobou odpočinku v délce 45 hodin a mezi zkrácenou týdenní dobou odpočinku (24-44 hodin). Do dvou po sobě jdoucích týdnů je nutno vložit:

- a) dvě pravidelné týdenní doby odpočinku nebo
- b) jednu pravidelnou a jednu sníženou týdenní dobu odpočinku.

Zkrácení se musí v jednom kuse vyrovnat nejpozději do konce třetího následujícího týdne. Vyrovnání musí navazovat v plném rozsahu na minimálně 9hodinovou dobu odpočinku.

V mezinárodní přepravě zboží* lze týdenní doby odpočinku vztáhnout také na čtyřtýdenní období. Přitom lze vložit do čtyř po sobě jdoucích týdnů minimálně dvě pravidelné týdenní doby odpočinku a dvě zkrácené týdenní doby odpočinku, přičemž obě zkrácené týdenní doby odpočinku musejí následovat po sobě.

Příklad: Německý řidič je zaměstnán spedicí z Rakouska. Musí dodat objednávku náhradních dílů pro výrobce zemědělských strojů několika zákazníkům ve Španělsku, Portugalsku, Francii a Belgii a vyzvednout poškozené díly. Celková trasa trvá čtyři týdny. Trasa začne poté, co vloží ve svém bydlišti pravidelnou týdenní dobu odpočinku v délce 45 hodin. Může pak například ve Španělsku a ve Francii vložit dvě zkrácené týdenní doby odpočinku v délce 24 hodin, pokud po návratu do svého bydliště vloží pravidelnou týdenní dobu odpočinku.

Týdenní doba odpočinku v délce 45 hodin nebo více však nesmí být strážena ve vozidle. Musí být k dispozici vhodné ubytování s ohledem na rovnost pohlaví s přiměřeným spaním a sanitárním zařízením a náklady musí hradit zaměstnavatel. Pokud byly při mezinárodní přepravě zboží vybrány dvě zkrácené týdenní doby odpočinku, musí se poté v bydlišti nebo v sídle provozovny vybrat pravidelná týdenní doba odpočinku. Bezprostředně před těmito pravidelnými týdenními dobami odpočinku se musí vyrovnat obě tyto zkrácené doby odpočinku.

* Dvě po sobě jdoucí zkrácené týdenní doby odpočinku budou stráveny mimo členského státu, kde se nachází sídlo a bydliště řidiče



Ruční záznamy - klausule o nouzovém stavu



Nekonečné zácpy, nehody a vyprošťovací práce s kompletním uzavřením dálnice - co dělat, když se někdy nedostanete na stanovené parkoviště, abyste tam mohli vložit dobu odpočinku? Článek 12 nařízení (ES) č. 561/2006 k tomu říká: „Není-li ohrožena bezpečnost silničního provozu, může řidič upustit od článků 6 až 9, aby se v případě nutnosti dostal na vhodné místo pro zastavení za účelem zajištění bezpečnosti osob, vozidla nebo svého nákladu.“

To řidiči umožňuje jet dále na nejbližší odpočívadlo, i když při tom nebudou dodrženy maximální doby řízení a minimální doby odpočinku uvedené v článcích 6 až 9 nařízení (ES) č. 561/2006. Druh a důvod této odchylky se však musí nejpozději při dosažení vhodného místa k zastavení ručně poznamenat do přehledu tachometru nebo listku vytištěného z tachometru nebo do časového plánu práce.

V srpnu 2020 byl článek 12 rozšířen o takzvanou klauzuli nouzového stavu: Není-li ohrožena bezpečnost silničního provozu (tedy např. nebezpečná nadměrná únava), může řidič za mimořádných okolností překročit denní a týdenní dobu řízení až o hodinu, aby dojel do provozovny zaměstnavatele nebo do bydliště řidiče za účelem vložení týdenní doby odpočinku.

Za stejných podmínek může řidič překročit denní a týdenní dobu řízení až o dvě hodiny, pokud byla jízda kontinuálně přerušena v délce 30 minut a pokud toto přerušení bezprostředně předchází doplňující době řízení za účelem dojetí do provozovny zaměstnavatele nebo bydliště řidiče, aby tam došlo k vložení pravidelné týdenní doby odpočinku.



Klauzule o nouzovém stavu však není bílko šek: Smíte ji použít pouze tehdy, pokud bylo rušení nepředvídatelné. Dostatečným důvodem nejsou běžné zácpy na trasách, které jsou tím známy. Vi-li řidič o mimořádných okolnostech před začátkem jízdy, musí je zohlednit.

Art. 12 VO (EG) Nr. 561/2006:
 A61 bei Emmelshausen Stau Richtung Köln.
 2 Stunden Stop.
 Ruhezeit 2 Stunden zu spät begonnen
 (Rastplatz Mosel Ost).

Art. 12 VO (EG) Nr. 561/2006:
 Umleitung beim Kunden (Niedermayer)
 zum Außenlager
 + 1,5 Stunden hin und zurück
 11,5 Stunden Lenkzeit bis nach Hause.

Zvláštní ustanovení pro řidiče autobusů

12denní ustanovení v mezinárodní příležitostné dopravě

Pro řidiče dálkových autobusů platí v zásadě stejná ustanovení jako pro řidiče nákladních vozidel. V mezinárodní příležitostné dopravě však platí takzvané 12denní ustanovení: Řidič může svou týdenní dobu odpočinku vložit po 7 až maximálně 12 dnech, pokud cesta zahrnuje pobyt v zahraničí v délce minimálně 24 po sobě jdoucích hodin. Přitom se musí jednat o jednotlivou cestu. Použitá vozidla musejí být vybavena digitálními tachografy. U jízdy v noci (22:00 až 06:00) musí být ve vozidle několik řidičů nebo se musí jízda přerušit

již po třech hodinách doby řízení.

Díky tomu je zase možné absolvovat mezinárodní jízdy s odpovídající délkou pouze s jedním řidičem. Před začátkem jízdy musí být vložena pravidelná týdenní doba odpočinku v délce 45 hodin. Po návratu se musí vložit buď dvě pravidelné týdenní doby odpočinku (90 hodin) nebo jedna pravidelná a jedna zkrácená týdenní doba odpočinku (celkem min. 69 hodin).



Autobusy v linkové dopravě

Autobusy, které jsou používány v linkové dopravě s délkou linky do 50 km, jsou osvobozeny od předpisů evropského nařízení o dobách řízení a o dobách odpočinku. Platí však nařízení o osádkách vozidel, které v podstatě stanovuje stejná pravidla. Odlišně platí následující ustanovení:

- ➔ Činí-li průměrná vzdálenost zastávek více než 3 km, musí dojet maximálně po 4,5 hodinách k přerušení jízdy v minimální délce 30 minut. To může být rozděleno na dvě dílčí přerušení v minimální délce 20 minut nebo tři dílčí přerušení v minimální délce 15 minut.
- ➔ Při průměrné vzdálenosti zastávek méně než 3 km lze použít takzvané „ustanovení šestiny“: Pak stačí přerušení práce, které činí dohromady minimálně jednu šestinu stanovené doby řízení. To musí být zahrnuto ve služebních a jízdních plánech pracovní směny. Přerušení práce méně než 10 minut se přitom nezohledňuje. V tarifní smlouvě lze však ujednat, že lze zohlednit také přerušení práce v délce minimálně 8 minut.
- ➔ Týdenní doba odpočinku nemusí být vybrána po šesti 24hodinových časových úsecích. Lze ji rozdělit na časový úsek dvou týdnů. V praxi to znamená, že společnost může řidiče před zahájením týdenních dob odpočinku používat maximálně jedenáct pracovních dnů vkuse. Musí se přitom samozřejmě dodržet také ostatní doby řízení a doby odpočinku a předpisy uvedené v zákoně o pracovní době.

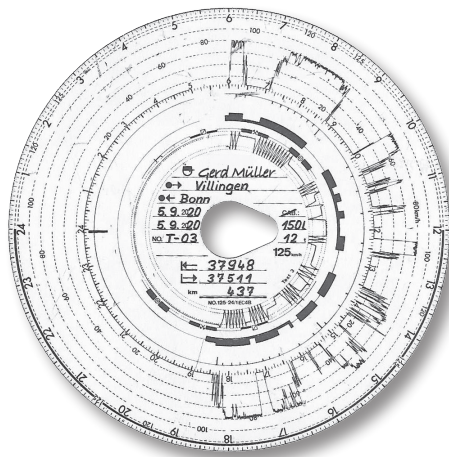
- ➔ Působí-li řidič kromě linkové dopravy v jednom pracovním týdnu také jako řidič v příležitostné dopravě, musí v těchto dnech dodržovat pravidla nadřazeného evropského nařízení také co se týče přerušení jízdy a dob odpočinku.



Dokumentační povinnost a povinnost vožení dokumentů s sebou

Pro aktuální den a pro 28 předchozích dní je nutno s sebou vozit následující dokumenty (od 31. 12. 2024: 56 dní).

- Kotouče z tachografu a/nebo doklady o pracovní době
- Vytisknuté listky a/nebo ručně psané záznamy, které jsou předepsány ve zvláštních případech (např. v případě ztráty karty řidiče)
- Případně osvědčení o provedených kontrolách
- Osvědčení o nezohledňovaných dnech
- Vaše karta řidiče, pokud nějakou máte (také pokud řídíte vozidlo s analogickým tachografem)



1. Name, Vorname	2. Arbeitszeiten	3. Tagesverteilung	4. Datum									
5. wk	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
6. wk	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
7. wk	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36
8. wk	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48
9. wk	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60
10. Kilometerstand	bei Fahrtende		km	5. wk	Stempelzahl							
Gesamtkilometer	bei Fahrtbeginn		km	6. wk								
Bemerkungen und Unterschrift												

Erklärungen: 5. = Fahrzeug und Lenkzeitenbescheinigung
6. = Lenkzeiten
7. = Sonstige Arbeitszeiten einschließlich Arbeitsnachricht



Doklady - Manuální dodatek

Řidič je povinen vozit s sebou kompletní doklady o aktuálním dni a o předchozích 28 dnech, a to prostřednictvím manuálních dodatků na kartě řidiče nebo ručních záznamů na přehledech / denních kontrolních listech (zadní strana přehledu, která se vloží po období volna) (od 31. 12. 2024: 56 dní). Dny dovolené a dny nemoci je nutno zapsat jako dny odpočinku.

Porušení těchto ustanovení znamená přestupek!

Není-li manuální dodatek z technických důvodů možný nebo je-li příliš nákladný, smí se při kontrole předložit osvědčení podniku o uvedených časových úsecích. Osvědčení nesmí být vyplněno ručně. Obzvláštní náročnost vzniká tehdy, pokud se dodatky vztahují k období více než 5 dní nebo pokud by se zaznamenalo více než 25 jednotlivých činností.

Podnikatel musí příslušnému řidiči před začátkem jízdy vystavit a vydat osvědčení s uvedením důvodů o chybění dokladů o pracovní době a postarat se o to, aby měl řidič toto osvědčení během jízdy u sebe. Řidič podnikatel musí toto osvědčení vystavit a podepsat před zahájením jízdy. V ostatních případech musí osvědčení před začátkem jízdy podepsat podnikatel nebo jím zplnomocněná osoba a řidič.

ANHANG	
BESCHEINIGUNG VON TÄTIGKEITEN ¹ (VERORDNUNG (EG) NR. 561/2006 ODER AETR ²)	
Vor jeder Fahrt maschinenschriftlich auszufüllen und zu unterschreiben. Zusammen mit den Original-Kontrollgerätaufzeichnungen aufzubewahren	
FALSCH E BESCHEINIGUNGEN STELLEN EINEN VERSTOß GEGEN GELTENDES RECHT DAR.	
Vom Unternehmen auszufüllender Teil	
(1)	Name des Unternehmens: _____
(2)	Straße, Hausnr., Postleitzahl, Ort, Land: _____
(3)	Telefon-Nr. (mit internationaler Vorwahl): _____
(4)	Fax-Nr. (mit internationaler Vorwahl): _____
(5)	E-Mail-Adresse: _____
Ich, der/die Unterzeichnete	
(6)	Name und Vorname: _____
(7)	Position im Unternehmen: _____
erkläre, dass sich der Fahrer/die Fahrerin	
(8)	Name und Vorname: _____
(9)	Geburtsdatum (Tag, Monat, Jahr): _____
(10)	Nummer des Führscheins, des Personalausweises oder des Reisepasses: _____
(11)	der/die im Unternehmen tätig ist seit (Tag, Monat, Jahr): _____
im Zeitraum	
(12)	von (Uhrzeit/Tag/Monat/Jahr): _____/_____/_____/_____
(13)	bis (Uhrzeit/Tag/Monat/Jahr): _____/_____/_____/_____
(14)	☐ sich im Krankheitsurlaub befand ***
(15)	☐ sich im Erholungsurlaub befand ***
(16)	☐ sich im Urlaub oder in Ruhezeit befand ***
(17)	☐ ein vom Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 oder des AETR ausgenommenes Fahrzeug gelenkt hat ***
(18)	☐ andere Tätigkeiten als Lenktätigkeiten ausgeführt hat ***
(19)	☐ zur Verfügung stand ***
(20)	Ort: _____ Datum: _____
Unterschrift: _____	
(21) Ich, der Fahrer/die Fahrerin, bestätige, dass ich im vorstehend genannten Zeitraum kein unter den Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 oder des AETR fallendes Fahrzeug gelenkt habe.	
(22) Ort: _____ Datum: _____	
Unterschrift des Fahrers/der Fahrerin: _____	
¹ Eine elektronische und druckfähige Fassung dieses Formblattes ist verfügbar unter der Internetadresse http://ec.europa.eu ² Europäisches Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals. *** Nur ein Kästchen ankreuzen	
DE	1
DE	

Digitální tachograf - Základní informace

V současnosti existují dva běžné digitální tachografy:

Continental/VDO



Stoneridge Electronics



Je-li vozidlo vybaveno digitálním tachografem, musí ho řidič také řádně používat. To platí podle evropských předpisů pro vozidla a kombinace vozidel s maximální povolenou hmotností nad 3,5 tuny*. Výjimky platí např. pro vozidla, která jsou používána pro určité účely. Ta jsou uvedena ve člancích 3 a 13 evropského nařízení příp. v §§ 1 a 18 nařízení o osádkách vozidel.

Důležité pokyny pro používání digitálních tachografů naleznete mimo jiné v této příručce a navíc v návodech k obsluze příslušných tachografů.

Tachografy musejí být bez přerušení používány během celkové pracovní doby řidiče. Manuální dodatky, nastavené časové skupiny a nutné ruční záznamy musejí odpovídat skutečným činnostem řidiče.

Je nutno vést a mít připraveny kompletní záznamy o aktuálním dni a předchozích 28 kalendářních dnech (od 31. 12. 2024: 56 dní).

Čitelně mimo jiné znamená, že pro doby, ve kterých nebyla v zařízení zasunuta karta řidiče, je předepsán manuální dodatek.

To platí také pro dovolenou vybranou během roku a pro absenci způsobené nemocí.

Zařízení vás k tomu vyzve při zasunutí karty řidiče. Nebude-li to dodrženo, dopouštíte se přestupku.

* od 1. července 2026 u mezinárodní přepravy zboží nebo u kabotážní dopravy s vozidly, jejichž maximální povolená hmotnost včetně přívěsu nebo tahače převyšuje 2,5 tuny



G2 = Generace 2

Karta **řidiče** se týká vás osobně. Ukládá údaje vztahující se k činnosti. Bez této karty nikdy nesmíte používat vozidlo s digitálním tachografem, pokud však pro vozidlo neplatí výjimky uvedené v evropském nařízení nebo ve státních zákonech. Karta má platnost pět let.



Kartu **společnosti** používá podnikatel k přihlášení a odhlášení údajů o podniku a o vozidle. Opravňuje k načítání a ukládání údajů z hromadné paměti. Tato karta nikdy nenahrazuje kartu řidiče. Karta má platnost pět let.



Kontrolní **karta** se vydává výhradně kompetentním kontrolním orgánům. Při kontrole se zpravidla vkládá do tachografu do zdičky pro kartu 2. Umožňuje stáhnutí a zálohování údajů. Kontrolní karta má platnost dva roky.



Dílenskou **kartu** obdrží registrované dílny a výrobci vozidel a tachografů. Slouží pouze k tomu, aby bylo možno tachograf demontovat a namontovat, kalibrovat a aktualizovat. Rovněž umožňuje stáhnutí a zálohování údajů. Karta má platnost jeden rok.

Ovládací prvky Continental/VDO



Vývojové stupně softwaru

Software tachografů je stále vyvíjen.

U starších zařízení Continental/VDO (před. rel. 3.0) lze verzi použitého softwaru vyčíst z výrobního štítku, který je umístěn v zásuvce tiskárny. Vždy je však verze softwaru tachografu uvedena na vytištěném lístku s technickými informacemi.

Další technické inovace přístrojů VDO jsou uvedeny na následující straně.

Ausdruck
AT Fahrzeugs

AT Fahrzeugs
TOT Techn. Daten

VDO

28.07.2020 10:17 (UTC)

TOT

Lenhard
Bernhard Peter

ID /DF000051261660 0 2
25.03.2022 - GEN 1

YS2G6X20005555295
D /DO DE 108

B Continental Automotive
GmbH
H.-Hertz-Str.45 78052
VS-Villingen
1381.4611342002
e1-84
0010056516
2019
V 4042 02.05.2019

0020088131
e1-0002
05.09.2020 06:25

T Scania Vertrieb und Se
rvice GmbH
56070 Koblenz August-H
orch-Str.20
TID / W 0 0 6 7 3 0 0
16.04.2020

T 05.09.2020 (01)
A YS2G6X20005555295
/??????????????

W 8 002 Imp/km
K 8 002 Imp/km
L 3 319 mm
• 315/80 R22.5

Nejdůležitější technické inovace Continental/VDO

Rel.	Nové vytištěné lístky	Technické inovace
Rel. 1.2.. V 12..		— Při vypínání nebo zapínání zapalování se přepne do činnosti, kterou může naprogramovat dílna - zpravidla v době odpočinku
Rel. 1.3.. V 13..	Rozšíření možnosti tisku: — Řidič 1 Aktivita — Řidič 2 Aktivita — Procesní diagram vozidla — Status vozidla D1/ D2	— Kompletní dodatek (budou vykázány také „mezidny“, ve kterých nebyla karta vložena) — Posledních 168 hodin: Záznam rychlosti v hromadné paměti s přesností na sekundy. — Včasná varování (0 až 90 dní): Kontroly tachografu a platnost karty — Remote Download (Download Device DLD) komfortní rádiový přenos dat
Rel. 1.4.. V 14..	— Vytištěné lístky mají o jeden sloupec méně	— Povinnost první registrace vozidla od 1. 10. 2011 — „Ustanovení 1 minuty“: Zaokrouhlování sekund - minut se uloží s činnostmi, která byla podílově nejčastější — „Manuální dodatek“: Nové zjednodušené ovládání — Nastavení „Out of scope“ – žádné chybové hlášení „Jízda bez platné karty“
Rel. 2.0.. V 20..	— Možnost vytištění lístků také v místním čase (LOC) - nemá důkazní hodnotu	— Povinnost první registrace vozidla od 1. 10. 2012 — Jako doplnění k signálu KITAS se zaznamená a zpracuje doplňující nezávislý signál o pohybu (IMS) — Volitelné připojení „VDO-Counteru“, s permanentními, obsáhlými informacemi o řidiči — Přenos dat do chytrého telefonu přes Smartlink — Možnost použití sekundárního displeje
Rel. 2.1.. V 21..		— Volitelný „GeoLoc-Modul“ k záznamu údajů o poloze/ k záznamu — Rozšíření „funkcí počítadel (mimo jiné „Provoz s několika řidiči“, „Trajekt/vlak“)
Rel. 2.2.. V 22..		— Nový vzhled předního panelu („Ovládání jedním tlačítkem“) — Podstatné zkrácení dob stahování — Režim „Stand By“ na displeji — Nový bezpečnostní koncept

Rel.	Nové vytištěné lístky	Technické inovace
Rel. 3.0..		— Uspořádání ovládacích prvků pod displejem — Díky negativnímu displeji lepší čitelnost také při slunečním záření — Zhasnutí po nastartování a stisknutí tlačítka — Osvětlení 2 minuty před dosažením 45minutového přerušení jízdy — Rychlejší proces načítání a stahování (časová úspora 30 procent) — Rychlejší vysunutí karty (odpadá dotaz na vytištění) — Lze konfigurovat přes aplikace v chytrém telefonu
Rel. 4.0 2. Gene- race	— Seznam zasunutých karet — Nové doplňující piktogramy	— Povinnost první registrace vozidla od 15. 6. 2019 — Omezená „životnost“ - bezpečnostní certifikát na 15 let — Nastavení podle zákona o ochraně údajů provede řidič — Globální družicový polohový systém (GNSS) — Vyhrazená komunikace na krátkou vzdálenost (DSRC) — Nový senzor KITAS — Nové plombování — Nové karty do tachografů (kompatibilita směrem dolů i nahoru s výjimkou dílenské karty) — Omezené použití nástrojů na stahování

Základní ovládání VDO do verze 1.3

Začátek jízdy



Před začátkem jízdy musíte vložit kartu řidiče do zdičky pro karty 1.

Pokud pojedou dva řidiči, nahlásí se kompletně nejprve řidič 1 a poté řidič 2. Řidič 2 musí vložit svou kartu řidiče do zdičky na karty 2.

Welcome

08:00 +

06:00 UTC

Po zasunutí karty řidiče do zdičky na karty 1 se krátce objeví vedle uvedené zobrazení.

Mueller



Poté se objeví jméno řidiče a pruhy zobrazující načítání údajů. Vpravo dole se rozsvítí symbol pro provozní režim „Jízda“.

Letzte Entnahme ?

01.04.2019

18:15

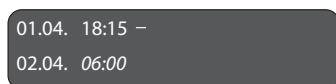
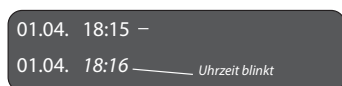
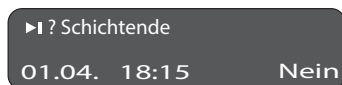
Digitální tachograf vám krátce ukáže okamžik posledního odebrání.

1M Eingabe

Nachtrag ?

Ja

Nyní budete dotázáni, zda si přejete udělat manuální dodatek. Pokud ano, vyberte pomocí tlačítek s šipkou „Ano“ a poté stiskněte „OK“.



Upozornění:

Jste povinni prokazovat kompletní časy. Po každém přihlášení v tachografu jízdy musíte vytvořit manuální dodatek. Vynechání manuálního dodatku znamená přestupek a zejména v zahraničí je trestán peněžitou pokutou.

U dotazu „Konec směny?“ vyberte pomocí tlačítka s šipkou „**Ne**“ a potvrďte pomocí „**OK**“.

Po potvrzení „Konec směny“ jako „**Ne**“ uvidíte toto zobrazení. Hodiny zobrazené dole blikají. Nyní můžete hodiny nastavit na požadovaný čas pomocí tlačítka s šipkou „**Nahoru**“. Podržení tlačítka s šipkou aktivujete rychlý postup. Ten se zastaví automaticky v okamžiku, kdy jste vložili kartu řidiče.

Dodatky se zpravidla nastaví v čase UTC. Ten je v zimě hodinu a v létě dvě hodiny za naším místním časem. Proto se na prvním displeji zobrazí začátek práce v 08:00 hodin a v dodatku 06:00 hodin! Zadáni potvrďte pomocí „**OK**“.

Po potvrzení pomocí „**OK**“ se vpravo dole objeví piktogram. Pomocí tlačítek s šipkou prosím vyberte správný piktogram a potvrďte ho pomocí „**OK**“. Po potvrzení vašeho manuálního zadání je digitální tachograf připraven k použití a můžete vyrazit na cestu. Pokud jste nebyli dotázáni na počáteční písmena státu (u starších verzí softwaru), musíte je zadat přes položku v menu „Zadáni řidiče 1“.

Manuální dodatek Continental/VDO od verze 1.4

Letzte Entnahme

01.04.2019

16:31

Po zasunutí karty řidiče se objeví uvítací text, jméno řidiče a poslední čas odebrání.

1M Eingabe

Nachtrag ?

Ja

Pokud si přejete vytvořit dodatek, potvrďte „Ano“ prostřednictvím „OK“.

M 01.04.16

16:31

H 02.04.16

07:35

Nyní se zobrazí poslední čas odebrání (1. řádek) a čas zasunutí (2. řádek). Vlevo dole bliká symbol .

Dobu odpočinku potvrďte pomocí „OK“.

Datum (příp. měsíc, rok), hodinu a minutu potvrďte každé zvlášť pomocí „OK“.

1M Eingabe

bestätigen?

Ja

Zadání 1 M potvrďte pomocí „ANO“ a „OK“. (V případě „Ne“ + „OK“ se vrátíte zpět na začátek.)

 ► Beginn Land

: D

Zobrazí se „Počáteční písmena států“. V případě potřeby stát změňte. Potvrďte pomocí „OK“.

U tachografů 2. generace se objeví při prvním přihlášení po zadání státu navíc dotaz „Výstup údajů ITS“ a poté „Výstup údajů VDO“.

07:36   0 km/h

H 234567.8 km H

Poté se zobrazí standardní displej.

Menu Continental/VDO (příklad)

Eingabe

Fahrer 1

Beginn Land / Ende Land
Einstellungen:
ITS-, VDO-Daten ausgeben

Fahrer 2

Beginn Land / Ende Land
Einstellungen:
ITS-, VDO-Daten ausgeben

Fahrzeug

Out Beginn / Out Ende

Fahrzeug

Fähre / Zug

Fahrzeug

Ortszeit

Fahrzeug

UTC Korrektur

Ausdruck

Fahrer 1

24 Std. Tageswert / Ereignisse / Aktivitäten

Fahrer 2

24 Std. Tageswert / Ereignisse / Aktivitäten

Fahrzeug

Tageswert / Aktivitäten / Ereignisse / Technische Daten / Geschwindigkeitsdiagramm

Na této stránce jsou uvedeny kroky v menu, které jsou pro řidiče nejdůležitější. Digitální tachografy se stále inovují. Kvůli velkému počtu novinek nelze zobrazit všechna menu. Pokyny nalezne řidič v příručce, která je přiložena k zařízení.

Trajekt/vlak Continental/VDO

Eingabe

↵ ↘ Fahrzeug

↵ ↘ Fahrzeug

↵ Fähr/Zug

12:50 🌞 📶 0 km/h

📶 📶 234567.8 km

Potvrďte tlačítko „OK“ a v hlavním menu pomocí tlačítka s šipkou vyberte „Vložení vozidla“. Potvrďte to pomocí „OK“.

Pomocí tlačítka s šipkou vyberte „Trajekt/vlak“ a potvrďte pomocí „OK“. Krátce se objeví upozornění „Zadání uloženo“.

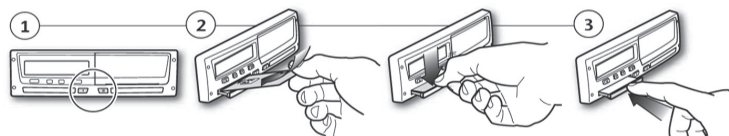
Vraťte se do základního režimu. Zobrazí se symbol „Trajekt“. Vynulování se provádí podle verze tachografu automaticky nebo manuálně.



Ovládací prvky Stoneridge



Základní ovládání Stoneridge



Vložení karty řidiče

- 1 Tlačítko řidiče 1 nebo řidiče 2 podržte stisknuté tak dlouho, dokud se neotevře zdiřka na kartu.
- 2 Kartu vložte čipem směrem nahoru.
- 3 Jemným tlakem zdiřku na kartu zavřete.



Odebrání karty řidiče

- 1 Tlačítko řidiče 1 nebo řidiče 2 podržte stisknuté.
- 2 Vyberte aktuální stát a potvrďte ho.
Po potvrzení se otevře zdiřka na kartu.
- 3 Vytlačte kartu ze zdiřky skrz otvor směrem zespodu nahoru.

Manuální dodatek Stoneridge

Willkommen

Mustermann

▣ ▶ Letzte Entn.
2010 06/01 17:12

1 Ruhe bis
jetzt?

JA

▶● Ende Land
Deutschland

▶● Start Land
Deutschland

Einträge
Ausdruck?

NEIN

Einträge
bestätigen?

JA

Fahrbereit

Jakmile jste vložili kartu, objeví se na displeji „**Vi-
tejte**“. Poté zobrazí tachograf poslední odebrání
karty řidiče.

Pokud jste vložili vaše denní nebo týdenní doby
odpočinku, můžete nyní tento dotaz potvrdit
pomocí „**OK**“.

Po potvrzení se zařízení ještě jednou zeptá na
stát, ve kterém jste svou práci ukončili. Zde může-
te tlačítkem s šipkami vybrat a potvrdit stát. Pro
další postup sledujte obrázky.

Přejete-li si provést tisk, zvolte „**Ano**“ pomocí
tlačítek s šipkou a potvrďte pomocí „**OK**“.
Nyní musíte ještě potvrdit údaje, které jste zadali,
a vaše vozidlo je připraveno k jízdě.

Trajekt/vlak Stoneridge



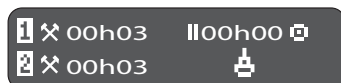
Stiskněte tlačítko „**OK**“. Objeví se zobrazení uvedené vedle.



Pomocí tlačítka s šipkou (1x **dolů**) vyberte „Místní údaj“ a potvrďte pomocí „**OK**“.



Pomocí tlačítka s šipkou (1x **dolů**) vyberte „Trajekt/vlak“ a potvrďte pomocí „**OK**“.



Potvrďte dvakrát tlačítkem „**Zpět**“. Objeví se základní zobrazení, symbol „Trajekt/vlak“ se ukáže vpravo dole.

Vynulování se provádí podle verze tachografu automaticky nebo manuálně.

Piktogramy

Provozní režimy	
	Společnost
	Kontrola
	Provoz
	Kalibrovat
	Tovární nastavení

Osoby	
	Společnost
	Kontrolor
	Řidič
	Servis/zkušební instituce
	Výrobce

Činnosti	
	Doba pohotovosti
	Doba řízení
	Přestávka a doba odpočinku
	Ostatní pracovní doba
	Platné přerušení práce
	Neznámé

Zařízení/funkce	
1	Zdířka na kartu 1, řidič 1
2	Zdířka na kartu 2, řidič 2
	Karta do tachografu (načtení dokončeno)
	Zasunutá karta do tachografu; důležité údaje načteny.
	Hodiny
	Tiskárna/vytištěný lístek
	Zadání
	Zobrazení
	Kód licence
	Externí uložení; stáhnout údaje (kopírovat)
	Probíhá přenos dat
	Snímač
	Vozidlo/jednotka vozidla/DTCO 4.0
	Velikost pneumatik
	Podtlak
	Přetlak
	Přerušení napětí
	Dálkové ovládání

Různé	
!	Udalost
×	Závada
	Pokyn k obsluze/výstrahy pro pracovní dobu
	Začátek směny
	Místo

Různé	
	Bezpečnost
	Rychlost
	Čas
	Celkem/shrnutí
	Konec směny
	Manuální zadání činností

Specifické podmínky	
OUT	Kontrolní zařízení není zapotřebí
	Pobyt trajektu nebo vlaku

Kvalifikátory	
24h	Denně
I	Týdně
II	Dva týdny
+	Od nebo do

Kombinace piktogramů

Různé	
	Místo kontroly
	Čas začátku
	Čas konce
OUT+	Začátek Out of scope: Kontrolní zařízení není zapotřebí
+OUT	Konec Out of scope
	Začátek trajektu/vlaku
+ 	Konec trajektu/vlaku
	Místo na začátku pracovního dne (začátek směny)
	Místo na konci pracovního dne (konec směny)
	Z vozidla
	Výtisk karty řidiče
	Výtisk vozidla/ DTCO 4.0
	Zadání vozidla/DTCO 4.0
	Zobrazení karty řidiče
	Zobrazení vozidla/DTCO 4.0
	Místní čas
	Místní čas podniku

Karty	
	Karta řidiče
	Karta společnosti
	Kontrolní karta
	Dilenská karta
	Karta není zasunuta

Kombinace piktogramů

Řízení	
	Týmový provoz
	Součet doby řízení za dvojitý týden

Vytisknuté lístky	
	Denní činnosti řidiče (denní hodnota) z karty řidiče
	Události a poruchy z karty řidiče
	Denní činnosti řidiče (denní hodnota) z DTCO 4.0
	Události a poruchy z DTCO 4.0
	Překročení rychlosti
	Technické údaje
	Činnosti řidiče
	Časové úseky s aktivovaným dálkovým ovládáním
	vývojový diagram
	Stav diagramu D1/D2 (volitelná výbava)
	Rychlostní profily (volitelná výbava)
	Profily frekvence otáček (volitelná výbava)
	Informace ze senzoru
	Bezpečnostní informace

Zobrazení	
	Denní činnosti řidiče (denní hodnota) z karty řidiče
	Události a poruchy z karty řidiče
	Denní činnosti řidiče (denní hodnota) z vozidla/DTCO 4.0
	Události a poruchy z vozidla/DTCO 4.0
	Překročení rychlosti
	Technické údaje
	Karty
	Společnost

Události	
	Zasunutí neplatné karty do tachografu
	Časové překrytí
	Zasunutí karty řidiče během jízdy
	Překročení rychlosti
	Chyba komunikace se snímačem
	Nastavení času (provede servis)
	Konflikt karet
	Jízda bez platné karty řidiče
	Poslední proces karet nebyl správně ukončen
	Přerušené napájení proudem

Události	
	Porušení bezpečnosti
	Chybějící signál GNSS
	Konflikt časů
	Chyba komunikace DSRC
	Kontrola překročení rychlosti
	Konflikt pohybů vozidla

Poruchy	
	Chybné funkce karty
	Porucha tiskárny
	Interní porucha DTCO 4.0
	Porucha při stahování souborů
	Porucha snímače
	Interní chyba GNSS
	Interní chyba DSRC

Výstraha pro dobu řízení	
	Přestávka!

Proces manuálního zadání	
	Zadání činností
	Zadání neznámé činnosti
	Zadání místa na konci směny
	Zadání místa na začátku směny

Pokyny k obsluze	
	Nesprávné zadání
	Přístup do menu není možný
	Prosím o zadání
	Výtisk není možný
	Není papír

Pokyny k obsluze	
	Zpožděný výtisk
	Závadná karta
	Vysunout kartu
	Nesprávná karta
	Vysunutí není možné
	Zpožděný proces
	Nekonzistentní záznam
	Porucha zařízení
	Neplatné ve dnech...
	Kalibrace ve dnech...
	Stahování údajů z karty řidiče ve dnech...

Počítadlo VDO (volitelná výbava)	
	Zbývajících doba řízení
	Začátek další doby řízení
	Budoucí doba řízení
	Zbývajících doba přestávky / doba odpočinku
	Zbývajících čas do začátku denní, týdenní doba odpočinku

Význam symbolů na tiskárně

Výtisk (GEN 2) →

Řidič →

Původ/č./ →

Platnost/GEN 2 →

Tachograf Výrobce →

Tachograf Výrobce/GEN 2 →

Dílňa →

Číslo karty/ kalibrace →

Státní poznávací značka vozidla stav km →

Poloha 02:54 hodin/ počáteční písmena státu →

Součty činností řidiče →

24hodinový výtisk karty řidiče

Vozidlo: VIN/označení kódu státu

poslední kontrola se zasunutou kontrolní kartou

Manuální dodatek

Zasunutí karty 02:54 hodin následující činnosti od 02:58 provoz se dvěma řidiči

Poloha po 3 hodinách pohyb vozidla

Stav km

Události/poruchy karta řidiče

GEN2
04.08.2020 12:55 (UTC)
24h
Mocat Da Costao
Paulo Miguel
19771227115D00 0 1
07.12.2024 - GEN 2
A WKK63339213802008
L / W123
B Continental Automotive
GmbH
1381.1520133004
GEN 2
T Merbag S.A.
TUL / 9 6 2 9 9 W 0 4
T 21.12.2019
04.08.2020 14
h 00:00 02h54
A L / W123
40 323 km
h 02:54 00h04
h 02:58 00h07 00
h 03:05 00h22 00
h 03:27 00h05 00
h 03:32 00h46 00
h 04:18 01h06 00
h 05:24 00h01 00
h 05:25 00h44 00
h 06:09 00h03 00
h 06:12 00h05 00
h 06:17 00h02 00
h 06:19 00h34 00
h 06:53 01h51 00
h 08:44 00h05 00
h 08:49 00h10 00
h 08:59 00h46 00
h 09:45 00h04 00
h 09:49 00h38 00
h 10:27 00h02 00
h 10:29 00h03 00
h 10:32 00h10 00
h 10:42 00h02 00
h 10:44 00h32 00
h 11:16 01h05 00
h 12:21 00h02 00
h 12:23 00h02 00
h 12:25 00h00 00
km; km
h 02:54 L
lon + 6°48.4'
lat + 49°36.3'
02:56 40 323 km
h 05:53
lon + 6°25.1'
lat + 49°40.4'
05:53 40 394 km
h 12:53
lon + 6°18.3'
lat + 49°36.3'
12:53 40 525 km km
h 04h08
h 07h45 00h00
h 09h27 00h00
04.02.2020 05:19
108 00h01
A L / W444

Otázky a odpovědi

Smíte strávit doby odpočinku ve vozidle?

Doby odpočinku jsou povoleny vždy pouze ve vozidle, které stojí! Denní a zkrácené týdenní doby odpočinku ve vozidle jsou povoleny pouze tehdy, pokud má vozidlo vhodné spaní pro každého řidiče. Sedadla ve vozidle nejsou považována za vhodné spaní. Doby odpočinku v délce 45 hodin nebo více však nesmí být stráveny ve vozidle. Všimněte si prosím, že v případě provozu se dvěma řidiči smí druhý řidič spát během jízdy v kabině na spaní pouze tehdy, pokud je ve vozidle k dispozici schválené zádržné zařízení. Tato doba není hodnocena jako doba odpočinku, jelikož je trávena v jdoucím vozidle.

Jaká ustanovení platí pro provoz s několika řidiči?

K provozu s několika řidiči dochází tehdy, pokud během doby řízení mezi dvěma po sobě jdoucími denními dobami odpočinku nebo mezi denní a týdenní dobou odpočinku řídí vozidlo minimálně dva řidiči. Druhý řidič musí být přítomen nejpozději na začátku druhé hodiny. Nastoupí-li řidič teprve později, nejedná se o provoz s několika řidiči!

Pro provoz s několika řidiči platí 30hodinový referenční časový úsek. Během 30 hodin se musí vložit doba odpočinku minimálně 9 hodin. Končí-li například při provozu s několika řidiči denní doba odpočinku v úterý ráno v 06:00 hodin, musí si vzít oba řidiči nejpozději ve středeční poledne ve 12:00 hodin kompletní novou denní dobu odpočinku. Denní doby odpočinku při provozu s několika řidiči lze strávit ve stojícím vozidle, pokud je vozidlo vybaveno vhodnou kabinou na spaní pro oba řidiče.



Považuje se čas strávený na trajektu a ve vlaku jako doba odpočinku?

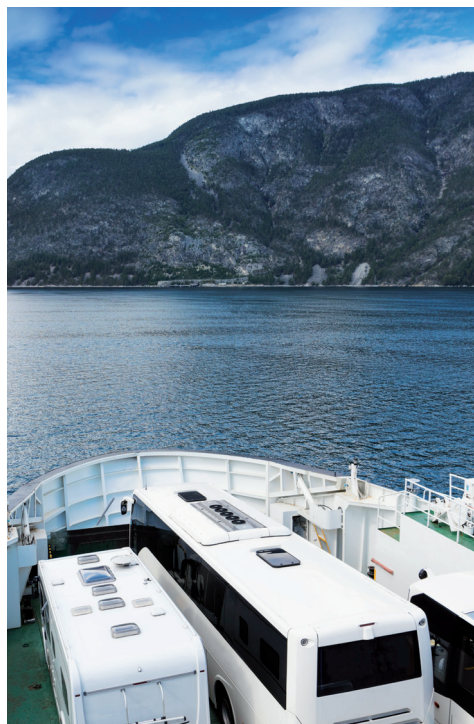
Čas na trajektu nebo ve vlaku lze za určitých okolností považovat za dobu odpočinku. Přitom platí: Může dojít maximálně ke dvěma přerušením

- a) pravidelné denní doby odpočinku (11 hodin) nebo
- b) zkrácené týdenní doby odpočinku (≥ 24 až < 45 hodin) nebo
- b) pravidelné týdenní doby odpočinku (≥ 45 hodin).

Délka přerušení smí činit maximálně jednu hodinu.

Přitom platí ještě další podmínky:

Při přerušení pravidelné denní doby odpočinku (a) nebo zkrácené týdenní doby odpočinku (b) musí být k dispozici kabina na spaní, kóje na spaní nebo lehátko. Při přerušení pravidelné týdenní doby odpočinku (c) musí být k dispozici kabina na spaní a doba cesty musí činit minimálně 8 hodin. Na trajektu nebo ve vlaku musí být digitální tachograf nastaven na „Trajekt/vlak“, pokud je tam vozidlo odstaveno.



Příklad: Čekáte dvě hodiny v trajektovém přístavu Calais. Jízda na trajekt trvá 15 minut. Dvouhodinový přejezd do Doveru strávíte v kabině na spaní, v kóji na spaní nebo na lehátku. Po příjezdu do Anglie opustíte přístav a po 30 minutách najdete parkoviště. Tam strávíte 7hodinovou dobu odpočinku. Tím jsou splněny podmínky podle bodu (a). Poté začne další 24hodinový časový úsek.

2 hod. H v Calais	15 min 🕒 Poloha trajektu: Stiskněte symbol trajektu!	2 hod. H Přejezd	30 min 🕒 Vynulování probíhá podle verze tachografu automaticky nebo manuálně	7 hod. H v Doveru
-------------------------	--	------------------------	--	-------------------------



Co to jsou doby pohotovosti?

- Řidič je připraven začít pracovat
- Např. časy ve funkci spolujezdce
- Délka času čekání je mu známa
- Pokud je délka čekání neznámá = „jiná práce“
-  = žádná doba odpočinku, v provozu s více řidiči však přerušení jízdy

Kolik náhradních roliček papíru do tiskárny musím vozit s sebou?

Kvůli rozdílným ustanovením v členských státech doporučujeme vozit s sebou minimálně 3 náhradní roličky papíru do tiskárny.

Můžu v zácpě překročit dobu řízení?

Všeobecně musí řidič vždy dodržovat předpisy týkající se dob řízení a dob odpočinku. To znamená: Řidič musí včas najet na vhodné místo k zastavení. Není-li to možné kvůli neočekávaným mimořádným okolnostem, může se ve výjimečných případech od předpisů odlišit. Jakmile řidič přijede na nejbližší vhodné místo k zastavení, musí ručně zaznamenat druh a důvod odchylky, a to na přehled, listek vytištěný z tachografu nebo na časový plán práce (v linkové dopravě). Klausule pro nouzové stavy však platí pouze pro skutečně mimořádné situace. Pravidelné zácpy, špatné počasí nebo dostupnost parkovišť je nutno vzít v potaz už při plánování tras.

Více informací viz stranu 12/13.

Co znamená čas UTC?

UTC (Universal Time Coordinated) je koordinovaný světový čas. Slouží jako základ pro stanovení času. U digitálního tachografu jsou zpravidla všechny manuální dodatky prováděny v čase UTC (časové pásmo nula). Je důležité, abyste dávali pozor na letní a zimní čas. Náš místní čas je v zimě hodinu a v létě dvě hodiny před časem UTC. To znamená, že při místním čase 20:00 hodin je čas UTC na digitálním tachografu v létě na 18:00 hodinách a v zimě na 19:00 hodinách.

Kdy můžu používat „out of scope“?

„Out of scope“ je nastavení na digitálním tachografu pro jízdy mimo oblast prostorové platnosti nařízení (ES) 561/2006 a § 1 zákona o osádkách vozidel (FpersV) nebo při existenci zákonné výjimky (např. ustanovení pro řemeslníky). Jakmile tyto podmínky skončí, musí se manuálně vynulovat poloha „OUT OF SCOPE“. Pozor: K automatickému vynulování dojde při každém odebrání nebo zasunutí karty řidiče. Pro případné dotazy by se měl zaznamenat důvod použití „OUT of scope“.



Kdy se musí karta řidiče načíst?

Podnikatel musí nechat kartu řidiče načíst nejpozději za 28 dní (po poslední události). Podnikatel musí údaje archivovat v podniku minimálně 1 rok. Provádí se to dálkovým přenosem dat nebo prostřednictvím terminálu na karty, který posílá údaje do podnikového softwaru, kde se uloží. Při načtení karty řidiče se údaje na kartě nevymažou, ale pouze zkopírují. Doporučujeme načítat kartu každý týden.

Co mám udělat, kdy se moje karta ztratí?

V případě chybného fungování, poškození, ztráty nebo krádeže byste měli u příslušného úřadu do sedmi dnů podat žádost o náhradní kartu. Krádež se musí navíc nahlásit na policii a nahlášení se musí předložit při podání žádosti. Po požádání o novou kartu smíte v jízdě pokračovat vždy pouze maximálně 15 dní, přičemž musíte před každým zahájením jízdy a po jízdě vyhotovit osobní denní výtisk z tachografu, který musí řidič podepsat. Jízda bez zasunuté karty řidiče je výjimečně povolena pouze ve čtyřech výše uvedených případech.



Spadá příjezd k vozidlu do pracovní doby?

Příjezd a odjezd mezi bydlištěm a provozovnou osobním vozidlem nebo veřejnými dopravními prostředky se nepovažuje za pracovní dobu, ale je součástí doby odpočinku. To však neplatí, pokud si sebou berete nákladní vozidlo k domu.

Je-li vozidlo přejímáno v jiném místě než je provozovna zaměstnavatele nebo bydliště, jsou potřebné doby jízdy považovány za „Jinou práci“ nebo „Pohotovost“ a musí se zapsat do přehledu, karty řidiče nebo časového plánu práce.

Co se ukládá do hromadné paměti?

Hromadná paměť v digitálním tachografu zaznamenává nonstop minimálně 365 dní všechny aktivity týkající se vozidla. Podnikatel ji musí načíst nejpozději za 90 kalendářních dní. Údaje se musí v podniku archivovat a musí vyhovovat zákonným požadavkům. V hromadné paměti se přesně na sekundy zaznamenává minimálně rychlost za posledních 24 hodin.

Užitečné webové stránky:

www.bag.bund.de

www.stuttgart.ihk24.de

www.komnet.nrw.de



Celostátní síť s regionálním ukotvením



-  Rumunština
-  Polština
-  Turečtina
-  Bulharština
-  Ruština
-  Čeština