



Przerwy z system III SVG.

Przepisy socjalne – tachografy cyfrowe

Nowość: Teraz dostępne również w sześciu językach obcych - patrz tylna strona

Wydawca



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

Tekst

Klaus Schuh

Konsepacja i projekt

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

Porada techniczna

Jörg Eiden, Ralf Geißler, Ludwig Huber, Manfred Klein

Zdjęcia

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

Frankfurt 2020
Wersja 9-2020

Treść tej broszury jest chroniona prawem autorskim. Przedruk, powielanie, jak również wykorzystanie i przetwarzanie w systemach elektronicznych wymagają wyraźnej pisemnej zgody SVG.

Dzieło zostało przygotowane z najwyższą starannością; nie jest jednak możliwe udzielenie gwarancji prawnej prawidłowości poszczególnych danych.

W przypadku ustaw, przepisów, norm i dyrektyw obowiązuje każdorazowo aktualne wydanie.

Przepisy socjalne UE

| | |
|---|----|
| Dlaczego przepisy socjalne? | 4 |
| Kogo obowiązują przepisy socjalne? | 5 |
| Okresy prowadzenia pojazdu, przerwy, okresy odpoczynku | 6 |
| Dzienny okres prowadzenia pojazdu i dzienne okresy odpoczynku | 8 |
| Tygodniowy okres prowadzenia pojazdu i tygodniowe okresy odpoczynku | 10 |
| Zapis odręczny - klauzula nadzwyczajna | 12 |
| Specjalne ustalenia dla kierowców autobusów | 14 |
| Obowiązki wynikające z dokumentacji oraz obowiązki związane z przewozem | 16 |
| Dokumentacja - wpis odręczny | 17 |

Tachograf cyfrowy

| | |
|-------------------------|----|
| Podstawowe informacje | 18 |
| Obsługa Continental/VDO | 20 |
| Obsługa Stoneridge | 29 |
| Piktogramy | 33 |
| Pytania i odpowiedzi | 38 |

Dlaczego przepisy socjalne?

Transport towarowy i pasażerski to usługi, które oferowane są przez całą dobę. Trasy długodystansowe w ruchu dalekobieźnym prowadzą przez całą Europę. Jednocześnie wymagania stawiane kierowcom wzrastają coraz bardziej ze względu na wzrastające natężenie ruchu, place budowy, korki i inne uciążliwe czynniki.

Uwaga, koncentracja i sprawność fizyczna kierowcy są ważnymi wymogami bezpieczeństwa drogowego. Celem przepisów socjalnych jest zapewnienie, że jako kierowca nie będziesz przemęczony, lecz będziesz sprawny na kierownicą. Dlatego ustalono wiążący okres prowadzenia pojazdu i odpoczynku. Niniejsze zasady służą zatem twojej ochronie. Wspierają one również harmonizację warunków pracy w branży transportowej, a tym samym zapewniają większą uczciwość w konkurencji.

Okres prowadzenia pojazdu i odpoczynku kierowców określone są rozporządzeniem UE nr 561/2006. W sierpniu 2020 roku rozporządzenie to zostało znacząco zmienione, aby zwiększyć bezpieczeństwo drogowe i poprawę warunków pracy kierowców.

W tym kontekście dostosowano i ulepszono również przepisy dotyczące stosowania i egzekwowania przepisów dotyczących stosowania tachografów cyfrowych.

Niniejsza broszura, która towarzyszy seminarium SVG „**Przepisy socjalne - Tachografy cyfrowe**” ma na celu pomóc Ci odnaleźć się w tej ważnej i skomplikowanej kwestii.



Kogo obowiązują przepisy społeczne?

Rozporządzenie UE nr 561/2006 obowiązuje we wszystkich państwach członkowskich Unii Europejskiej, w Szwajcarii, Islandii, Liechtensteinie i Norwegii kierowców, którzy prowadzą następujące pojazdy w publicznym ruchu drogowym:

- ➔ pojazdy, które służą do przewozu towarów, których dopuszczalna masa całkowita wraz z przyczepą lub naczepą przekracza 3,5 tony DMC, oraz
- ➔ od dnia 1 lipca 2026 r. dla międzynarodowych przewoźców towaru lub przewoźców kabotażowych wykonywanych przez pojazdy, których dopuszczalna masa całkowita razem z przyczepą lub naczepą, przekracza 2,5 tony,
- ➔ pojazdy używane do przewozu osób, zaprojektowane lub na stałe przystosowane do przewozu więcej niż dziewięciu osób łącznie z kierowcą.

Socjalne przepisy UE nie mają jednak zastosowania do wszystkich transportów, przykładowo

- ➔ dla przeprowadzki prywatnej za pomocą pojazdu o dopuszczalnej masie całkowitej do 7,5 t,
- ➔ dla pojazdów korzystających z tras usług, jeżeli trasa objęta usługą nie wynosi więcej, niż 50 km,
- ➔ dla pojazdów używanych do szczególnych celów, np. pojazdów używanych przez policję, zaopatrujących w wodę, gaz i energię elektryczną lub wywożących śmieci.

Wyjątki te są określone w art. 3 i 13 rozporządzenia UE.

Ustawa dotycząca kierowców oraz rozporządzenie dotyczące kierowców stanowią odpowiednio, że w Niemczech okresy prowadzenia pojazdu i odpoczynku zgodnie z rozporządzeniem UE obowiązują również kierowców pojazdów przewożących towary o dopuszczalnej masie całkowitej (łącznie z przyczepą) powyżej 2,8 t i nie większej, niż 3,5 t. Również tutaj istnieją wyjątki w pewnych warunkach, przykładowo dla rzemieślników, jeżeli prowadzenie pojazdu nie jest główną działalnością kierowcy.

W przypadku przewozów międzynarodowych, z których część wykonywana jest poza wymienionymi krajami, zastosowanie mają przepisy Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowy transport drogowy (AETR).

Oprócz tych przepisów należy również przestrzegać wymogów Ustawy o czasie pracy (ArbZG), które dotyczą kierowców zatrudnionych, tzn. pracowników. W przypadku kierowców pracujących na własny rachunek, obowiązującą ustawą jest „Ustawa regulująca czas pracy kierowcy” (KrFARBZG).



Okresy prowadzenia pojazdu, przerwy, okresy odpoczynku

Okresy prowadzenia pojazdu są przez cały czas związane z czystą jazdą i są rejestrowane jako takie przez tachograf. Oprócz samej jazdy rejestrowane jako okresy prowadzenia pojazdu mogą być również krótkie postoje, np. na światłach lub w korkach.

Zasadniczo rozporządzenie UE przewiduje następujące okresy prowadzenia pojazdu oraz okresy odpoczynku:

| | |
|--|--|
| Niezakłócony okres prowadzenia pojazdu | maks. 4,5 h |
| Przerwa | 45 min. lub 15 + 30 min |
| Dzienny okres prowadzenia pojazdu | 9 h / 2 x 10 h na tydzień |
| Tygodniowy okres prowadzenia pojazdu | 56 h |
| Okres prowadzenia pojazdu w dwóch tygodniach | 90 h |
| Dzienny okres odpoczynku | 11 h / 3 x 9 h na tydzień / podział 3 + 9 h zawsze możliwy |
| Tygodniowy okres odpoczynku | 45 h regularnie / redukcja do co najmniej 24 h |

zasadniczo po maksymalnie 4,5 godzinach okresu prowadzenia pojazdu, kierowca musi zrobić co najmniej 45-minutową przerwę. Jeśli przerwa zostanie zrobiona wcześniej, rozpoczyna się nowy okres prowadzenia pojazdu wynoszący 4,5 godziny.

Przerwa to okres, w którym kierowca może swobodnie dysponować swoim czasem i który jest wykorzystywany wyłącznie do odpoczynku.



45-minutowa przerwa może być podzielona na dwie części:

Część 1: co najmniej 15 minut
Część 2: co najmniej 30 minut



Przerwy w okresie prowadzenia pojazdu podczas podziału mogą być dokonywane tylko w tej kolejności.

Przerwy krótsze niż zalecane nie są rejestrowane jako takie przez tachograf - nawet jeśli przełącznik grup czasowych na tachografie został odpowiednio uruchomiony.



Przepis ustawy o czasie pracy stanowi, że najpóźniej po upływie 6 godzin czasu pracy (czas prowadzenia pojazdu i pozostałego czasu) należy zrobić przerwę.

Jeśli okres prowadzenia pojazdu w ciągu tych 6 godzin nie sumuje się do 4,5 godziny, należy mimo to zrobić co najmniej 30-minutową przerwę zgodnie z ustawą o czasie pracy.

Przykładem tutaj jest transport lokalny i dostawy z wieloma przystankami i czasami rozładunku bez znaczących okresów prowadzenia pojazdu.

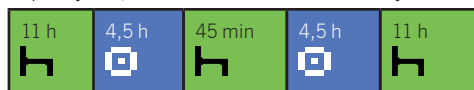
Informacja!

Tachograf cyfrowy nadaje tempo. Spojrzenie na wyświetlacz tachografu cyfrowego wszędzie się opłaca. Tylko wtedy, gdy na wyświetlaczu pokazywany jest czas przerwy lub okres odpoczynku jako kompletny, czasy są prawidłowe i dane są poprawne.



Dzienny okres prowadzenia pojazdu i dzienne okresy odpoczynku

Dzienny okres prowadzenia pojazdu to całkowity skumulowany okres prowadzenia pojazdu pomiędzy końcem jednego dziennego okresu odpoczynku a początkiem następnego dziennego okresu odpoczynku lub pomiędzy dziennym a tygodniowym okresem odpoczynku. Dzienny okres prowadzenia pojazdu wynosi do 9 godzin i może być przedłużany dwa razy w tygodniu do 10 godzin. Dzienny okres prowadzenia pojazdu jest zawsze powiązany z okresem pomiędzy dwoma okresami odpoczynku, tzn. nie z dniem kalendarzowym.



Regularny dzienny okres odpoczynku wynosi co najmniej 11 godzin. „Dzienny” nie odnosi się do dnia kalendarzowego, ale do okresu 24 godzin po

rozpoczęciu pracy. Tak więc najpóźniej 13 godzin od rozpoczęcia pracy kierowca musi rozpocząć swój dzienny okres odpoczynku, tak aby na koniec 24-godzinnego okresu zakończyć go 11-godzinnym okresem odpoczynku.

Przykład: Początek pracy to poniedziałek 06:00. Regularny dzienny okres odpoczynku musi rozpocząć się najpóźniej o godzinie 19:00, ponieważ okres odniesienia 24 godzin wygasa we wtorek o godz. 06:00. Dzienny okres pracy i dzienny okres prowadzenia pojazdu nie może przekraczać 10 godzin w pozostałym okresie 13 godzin.

Codzienny okres odpoczynku można spędzić w nieruchomym pojeździe, jeżeli dostępna jest odpowiednia możliwość spania.



Redukcja dziennego okresu odpoczynku

Regularny dzienny okres odpoczynku wynoszący 11 godzin może być trzykrotnie skrócony między dwoma okresami tygodniowego odpoczynku do 9 godzin. Za to skrócenie dziennego okresu odpoczynku nie trzeba pobierać żadnej rekompensaty. W przypadku skróconego okresu odpoczynku, 9-godzinny dzienny okres odpoczynku musi rozpocząć się nie później niż 15 godzin od rozpoczęcia pracy.

Przykład: Jeżeli kierowca rozpoczyna pracę o godzinie 06:00 w poniedziałek, musi on rozpocząć swój 9-godzinny skrócony okres odpoczynku najpóźniej o 21:00 w poniedziałek, ponieważ 24-godzinny okres upływał we wtorek o 06:00.

Podział dziennego okresu odpoczynku

Regularny dzienny okres odpoczynku może być również podzielony na dwie części. Należy zauważyć, że pierwsza część wynosi co najmniej 3 godziny, a druga co najmniej 9 godzin, tak aby kierowca miał całkowity dzienny okres odpoczynku wynoszący 12 godzin.

| | | | | |
|-----------|------------|----------|------------|----------|
| 11 h h | 4,5 h h | 3 h h | 4,5 h h | 9 h h |
|-----------|------------|----------|------------|----------|








Okres 24-godzinny odnosi się również do podziału okresów odpoczynku. Podział dziennego okresu odpoczynku nie jest uważany za skrócony okres odpoczynku. Zawsze można go stosować.



Tygodniowy okres prowadzenia pojazdu i tygodniowe okresy odpoczynku

Całkowity okres prowadzenia pojazdu w ciągu tygodnia wynosi maksymalnie 56 godzin. Jako tydzień, tzn. okres od poniedziałku 00:00 do niedzieli 24:00, uważany jest tydzień kalendarzowy. Zgodnie z ustawą o czasie pracy, maksymalny tygodniowy czas pracy dla wszystkich pracowni-

ków wynosi maksymalnie 60 godzin. W przypadku ubiegania się o maksymalny tygodniowy czas pracy, nie można przekroczyć średniego 48-godzinnego tygodniowego czasu pracy w ciągu czterech miesięcy kalendarzowych lub 16 tygodni.

| Poniedziałek | Wtorek | Środa | Czwartek | Piątek | Sobota | Niedziela |
|--|---|--|---|---|---|---|
| 10 h  | 9 h  | 10 h  | 9 h  | 9 h  | 9 h  | h  |






56 h

Dodatkowo należy przestrzegać przepisów dotyczących podwójnego tygodnia pracy: kierowca nie może przekroczyć całkowitego okresu prowadzenia pojazdu 90 godzin w ciągu dwóch kolejnych tygodni. Oblicza się to co tydzień od poniedziałku 00:00 do niedzieli 24:00.

Przykład: Kierowca jedzie 48 godzin w pierwszym tygodniu, następnie może jechać 42 godziny w następnym tygodniu. Jeśli w pierwszym

tygodniu jedzie przez 56 godzin, w tygodniu przed i w tygodniu po może jechać lub prowadzić tylko przez 34 godziny.

Należy jednak zauważyć, że każdy poszczególny tydzień tworzy podwójny tydzień z tygodniem poprzedzającym i następnym. Kierowca musi zatem przy planowaniu każdego tygodnia wziąć pod uwagę okres prowadzenia pojazdu z poprzedniego tygodnia.

| 1. tydzień | 2. tydzień | 3. tydzień | 4. tydzień | 5. tydzień |
|--|--|--|--|--|
| 48 h  | 42 h  | 56 h  | 34 h  | 48 h  |

$1. + 2. = 90$ $3. + 4. = 90$
 $2. + 3. = 98!!$ $4. + 5. = 82$

Międzynarodowy transport towarów

Tygodniowy okres odpoczynku (WRZ) musi rozpocząć się najpóźniej pod koniec sześciu okresów 24-godzinnych (144 godziny) po ostatnim poprzedzającym WRZ.

Obok regularnego 45-godzinnego WRZ istnieje jeszcze skrócony WRZ (24 - 44 godziny). W ciągu dwóch kolejnych tygodni należy wprowadzić:

- a) dwa regularne WRZ lub
- b) jeden regularny i jeden skrócony WRZ.

Zmniejszenie musi być zrekompensowane w jednej sztuce najpóźniej do końca trzeciego tygodnia następującego po nim. Wyrównanie musi być w pełni powiązane z okresem odpoczynku wynoszącym co najmniej 9 godzin.



W międzynarodowym transporcie towarowym*, tygodniowe okresy odpoczynku (WRZ) mogą być również związane z okresem czterech tygodni: W tym przypadku w ciągu czterech kolejnych tygodni mogą być wprowadzone co najmniej dwa regularne WRZ i dwa skrócone WRZ, przy czym oba skrócone WRZ mogą następować kolejno po sobie.

Przykład: Niemiecki kierowca jest zatrudniony przez spedytora z Austrii. Ma on zlecenie dla producenta maszyn rolniczych na dostarczenie części zamiennych do kilku klientów w Hiszpanii, Portugalii, Francji i Belgii oraz na odbieranie wadliwych części. Na całą trasę potrzebuje czterech tygodni. Po tym, jak wprowadził jeden regularny WRZ na 45 godzin w miejscu zamieszkania, rozpoczyna trasę. Może on wtedy np. wprowadzić dwa skrócone 24-godzinne WRZ w Hiszpanii i Francji, jeśli po powrocie do miejsca zamieszkania wprowadzi regularny WRZ.

WRZ w wysokości 45 godzin lub więcej nie można spędzić w pojeździe. Dostępny musi być odpowiedni nocleg, dostosowany do płci, z odpowiednim miejscem do spania i urządzeniami sanitarnymi, których koszt musi być ponoszony przez pracodawcę. Jeżeli w międzynarodowym ruchu towarowym miały miejsce dwa skrócone WRZ po sobie, to w miejscu zamieszkania lub w miejscu prowadzenia działalności gospodarczej musi być przeprowadzony regularny WRZ. Bezpośrednio przed tym regularnym WRZ należy dokonać wyrównania za oba skrócone WRZ.

* Dwa następujące po sobie skrócone tygodniowe okresy odpoczynku spędza się poza państwem członkowskim siedziby i zamieszkania kierowcy

Zapis odręczny - klauzula nadzwyczajna



Niekończące się korki, wypadki i akcje ratunkowe przy całkowicie zamkniętej autostradzie - co zrobić, jeśli nie dotrzesz na wyznaczony parking na okres odpoczynku? Artykuł 12 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 stanowi: „Pod warunkiem, że nie zagraża to bezpieczeństwu drogowemu, kierowca może odstąpić od przepisów art. 6-9 w celu dotarcia do odpowiedniego miejsca postoju w zakresie niezbędnym do zapewnienia bezpieczeństwa osób, pojazdu lub jego ładunku.”

Umożliwia to kierowcy kontynuowanie jazdy do następnej strefy odpoczynku, nawet jeśli nie są przestrzegane maksymalne okresy prowadzenia pojazdu i minimalne okresy odpoczynku zawarte w art. 6-9 rozporządzenia (WE) nr 561/2006. Jednakże charakter i powód tego odstępstwa musi być zarejestrowany odręcznie na wykresówce tachografu lub na wydruku z tachografu, albo w spisie prac najpóźniej w momencie, gdy kierowca dotrze do odpowiedniego miejsca postoju.

W sierpniu 2020 r. tzw. klauzula nadzwyczajna w art. 12 została rozszerzona: Pod warunkiem, że nie zagraża to bezpieczeństwu drogowemu (np. nie występuje niebezpieczne zmęczenie), kierowca może w wyjątkowych okolicznościach przekroczyć dzienny i tygodniowy okres prowadzenia pojazdu o maksymalnie jedną godzinę w celu dotarcia do siedziby pracodawcy lub miejsca zamieszkania kierowcy, aby skorzystać z tygodniowego okresu odpoczynku.

Na tych samych warunkach kierowca może przekroczyć dzienny i tygodniowy okres prowadzenia pojazdu o nie więcej niż dwie godziny, pod warunkiem że została wykorzystana nieprzerwana przerwa w wysokości 30 minut bezpośrednio poprzedzających dodatkowy czas prowadzenia pojazdu, który jest konieczny do dotarcia do siedziby pracodawcy lub miejsca zamieszkania kierowcy w celu skorzystania z regularnego tygodniowego okresu odpoczynku.



Jednak klauzula nadzwyczajna nie upoważnia, aby: Można było się na nią powoływać tylko wtedy, gdy zakłócenia były nieprzewidywalne. Normalne korki na zwykłych, znanych trasach nie są wystarczającym powodem. Jeżeli kierowca zna wyjątkowe okoliczności przed rozpoczęciem trasy, musi je uwzględnić.

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).

SE5000 e5 0002

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.

SE5000 e5 0002

Specjalne ustalenia dla kierowców autobusów

12-dniowa zasada dla międzynarodowych przewozów okazjonalnych

Zasadniczo te same zasady mają zastosowanie dla kierowców autokarów co dla kierowców ciężarówek. Dla międzynarodowych przewozów okazjonalnych obowiązuje jednak tak zwana zasada 12 dni: Kierowca może wprowadzić tygodniowy okres odpoczynku po 7 do maksymalnie 12 dniach, jeśli trasa obejmuje pobyt za granicą przez co najmniej 24 kolejne godziny. Musi to być jedna trasa. Używane pojazdy muszą być wyposażone w tachograf cyfrowy. W przypadku

jazdy nocą (od 22:00 do 06:00) pojazd musi być obsługiwany przez kilku kierowców lub przerwa musi nastąpić dopiero po trzech godzinach okresu prowadzenia pojazdu.

W ten sposób można teraz ponownie realizować podróże międzynarodowe o odpowiednim czasie trwania przy udziale tylko jednego kierowcy. Przed rozpoczęciem trasy należy skorzystać z 45-godzinnego, regularnego tygodniowego okresu odpoczynku. Po powrocie należy skorzystać z dwóch regularnych tygodniowych okresów odpoczynku (90 godzin) lub z jednego regularnego i jednego skróconego tygodniowego okresu odpoczynku (łącznie co najmniej 69 godzin).



Autokary w regularnych trasach

Autokary stosowane na regularnych trasach o długości do 50 km są wyłączone z przepisów dotyczących czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku zgodnie z rozporządzeniem UE. Zastosowanie ma jednak regulamin załogi, który w zasadzie przewiduje te same zasady. W przypadku odchyień stosuje się następujące przepisy:

- ➔ Jeżeli średnia odległość między przystankami wynosi więcej niż 3 km, to po upływie maksymalnie 4,5 godziny należy zrobić co najmniej 30-minutową przerwę. Można ją podzielić na dwie częściowe, co najmniej 20-minutowe przerwy lub trzy częściowe, co najmniej 15-minutowe przerwy.
- ➔ Jeżeli średnia odległość między przystankami nie przekracza 3 km, można zastosować tzw. „zasadę jednej szóstej“: W tym przypadku wystarczające są przerwy w pracy (AU), które razem wynoszą co najmniej jedną szóstą przewidzianego okresu prowadzenia pojazdu. Muszą one zostać umieszczone w spisie dyżurów i planach pracy na daną zmianę roboczą. Nie można przy tym uwzględniać przerw w pracy krótszych niż 10 minut. Można jednak uzgodnić w układzie zbiorowym pracy, że przerwy w pracy trwające co najmniej 8 minut mogą być również brane pod uwagę.
- ➔ Tygodniowy okres odpoczynku nie musi być wykorzystany po sześciu 24-godzinnych okresach. Można go rozłożyć na okres dwóch tygodni. W praktyce oznacza to, że przedsiębiorstwo może oddelegować kierowcę na maksymalnie jedenaście dni roboczych przed rozpoczęciem tygodniowych okresów odpoczynku. Pozostałe okresy prowadzenia pojazdu i odpoczynku, a także przepisy ustawy

o czasie pracy muszą być oczywiście przestrzegane.

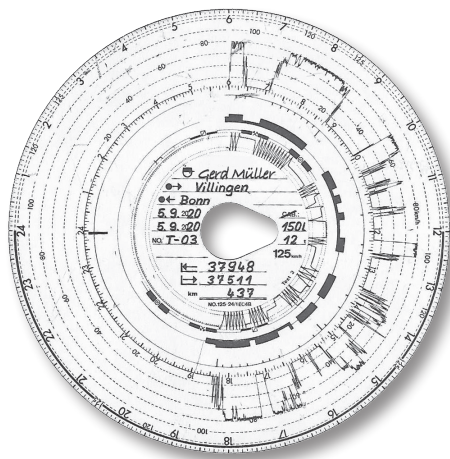
- ➔ Jeśli kierowca oprócz tras regularnych prowadzi również pojazdy w ramach usług okazjonalnych w ciągu tygodnia roboczego, musi w tych dniach stosować się do przepisów rozporządzenia UE wyższego szczebla, również w odniesieniu do przerw i okresów odpoczynku.



Obowiązki wynikające z dokumentacji oraz obowiązki związane z przewozem

Należy mieć przy sobie następujące dokumenty na dzień bieżący i 28 dni poprzedzających (od 31. 12. 2024: 56 dni).

- Tarcze tachografu i/lub karty czasu
- Wydruki i/lub odręczne zapisy wymagane w szczególnych przypadkach (np. w przypadku utraty karty kierowcy)
- Ewentualnie świadectwa potwierdzające przeprowadzone kontrole
- Świadectwa dni wolnych od pracy
- Państwa kartę kierowcy, jeśli jest dostępna (nawet jeśli prowadzą Państwo pojazd z tachografem analogowym)



| 1. Name, Vorname | 2. Altfahrer Kennzeichen | | | 3. Tagesvertr./Arbeitsz. | | | 4. Datum | | | | |
|----------------------------------|--------------------------|----------------------------|--|--------------------------|--|----------------|----------|--|--|--|--|
| 5. Wsk | | | | | | | | | | | |
| 6. Wsk | | | | | | | | | | | |
| 7. Wsk | | | | | | | | | | | |
| 8. Wsk | | | | | | | | | | | |
| 9. Wsk | | | | | | | | | | | |
| 10. Wsk | | | | | | | | | | | |
| 11. Wsk | | | | | | | | | | | |
| 12. Wsk | | | | | | | | | | | |
| 8. Ort der Fahrerabnahme | | 9. Ort der Fahrtverdingung | | 5. Wsk | | Stromverbrauch | | | | | |
| 10. Kilometerstand bei Fahrtende | | km | | 6. Wsk | | | | | | | |
| Gesamtkilometer bei Fahrtbeginn | | km | | 7. Wsk | | | | | | | |
| Bemerkungen und Unterschrift | | | | | | | | | | | |

Erklärungen: 5 = Pausen und Lenkzeitenbeschränkungen
6 = Lenkzeit
7 = sonstige Arbeitszeiten einschließlich Arbeitsbedarf



Dokumentacja - wpis odręczny

Kierowca jest zobowiązany do posiadania przy sobie kompletnego dowodu aktualnego dnia oraz poprzednich 28 dni poprzez dokonanie ręcznych wpisów na karcie kierowcy lub odręcznych wpisów na wykresówkach/dziennych wykresówkach kontrolnych (na odwrocie wykresówki włożonej po upływie wolnego okresu), (od 31. 12. 2024: 56 dni). Dni urlopu i zwolnienia lekarskiego należy dodać do okresów odpoczynku.

Jeżeli wpis odręczny nie jest możliwy lub jest szczególnie czasochłonny z przyczyn technicznych, w odstępie w przypadku kontroli można przedłożyć zaświadczenie od przedsiębiorstwa na określone okresy. Zaświadczenie nie może być wypełniane ręcznie. Szczególna czasochłonność występuje wtedy, gdy wpisy trwają dłużej niż 5 dni lub jeżeli trzeba by uzupełnić ponad 25 poszczególnych czynności.

Przed rozpoczęciem trasy przedsiębiorstwo wydaje i przekazuje danemu kierowcy zaświadczenie, podając przyczyny braku kart czasu, oraz zapewnia, aby kierowca miał przy sobie zaświadczenie w trakcie trasy. Przedsiębiorca prowadzący samodzielną jazdę wydaje i podpisuje zaświadczenie przed rozpoczęciem trasy. W przeciwnym razie, przed rozpoczęciem trasy,

zaświadczenie musi być podpisane przez przedsiębiorstwo lub osobę upoważnioną przez niego i przez kierowcę.

Naruszenia tych zasad stanowią wykroczenia administracyjne!

ANHANG
BESCHEINIGUNG VON TÄTIGKEITEN¹
(VERORDNUNG (EG) NR. 561/2006 ODER AETR²)

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 Führerscheins, 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 das 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**

Tachografy cyfrowe – podstawowe informacje

Obecnie istnieją dwa popularne tachografy cyfrowe:

Continental/VDO



Stoneridge Electronics



Jeżeli pojazd jest wyposażony w tachograf cyfrowy, kierowca musi z niego prawidłowo korzystać. Zgodnie z przepisami UE dotyczy to pojazdów i zespołów pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t*. Wyjątki dotyczą, np. pojazdów, które są używane do określonych celów. Są one wymienione w art. 3 i 13 rozporządzenia UE oraz w §§ 1 i 18 Rozporządzenia w sprawie załóg pojazdów mechanicznych.

*od dnia 1 lipca 2026 r. dla międzynarodowych przewozów towaru lub przewozów kabotażowych wykonywanych przez pojazdy, których dopuszczalna masa całkowita razem z przyczepą lub naczepą, przekracza 2,5 tony

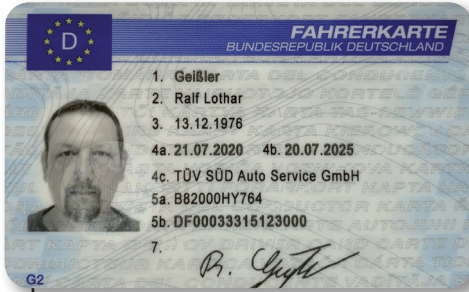
Ważne wskazówki dotyczące użytkowania tachografów cyfrowych znajdują się w niniejszym podręczniku, a także w instrukcji obsługi danego tachografu.

Tachografy muszą być eksploatowane w sposób ciągły przez cały czas pracy kierowcy. Wpisy odręczne, ustalone grupy czasowe i niezbędne zápisy odręczne muszą odpowiadać rzeczywistym czynnościom kierowcy.

Pełny zapis dnia bieżącego oraz poprzednich 28 dni kalendarzowych (od 31.12.2024 r.: 56 dni) musi być przechowywany i gotowy.

W prostym języku oznacza to między innymi, że na czas, kiedy karta kierowcy nie została włożona do urządzenia, przepisywany jest zapis odręczny. Dotyczy to również corocznego urlopu i dni chorobowych.

Urządzenie informuje o tym po włożeniu karty kierowcy. Jeśli się tego nie przestrzega, jest to wykroczenie administracyjne.



G2 = Generacja 2



Karta kierowcy odnosi się do twojej osoby.

Przechowuje dane związane z aktywnością. Bez tej karty nie można zasadniczo używać pojazdu z tachografem cyfrowym, chyba że pojazd ten jest objęty zakresem stosowania rozporządzenia UE lub wyjątkami podanymi w prawie krajowym. Karta jest ważna pięć lat.

Karty przedsiębiorstwa używa przedsiębiorca do wprowadzania i wyprowadzania danych o firmie i pojeździe.

Uprawnia ona posiadacza do odczytu i zapisu danych z pamięci masowej. Karta ta nigdy nie zastępuje karty kierowcy. Karta jest ważna pięć lat.

Karta kontrolna wydawana jest wyłącznie kompetentnym organom kontrolnym. W przypadku kontroli jest ona włożona zazwyczaj do 2. czytnika karty tachografu. Karta ta umożliwia pobieranie i zapisywanie danych. Karta kontrolna jest ważna dwa lata.

Karta warsztatowa zawiera autoryzowane warsztaty oraz producentów pojazdów i tachografów. Służy one jedynie do tego, aby zdemontować i zamontować tachograf, przeprowadzić jego kalibrację i aktualizację. Możliwe jest również pobieranie i zapisywanie danych. Karta jest ważna jeden rok.

Elementy obsługi Continental/VDO

Dwuwierszowy
wyświetlacz danych

Interfejs pobiera-
nia i serwisowania

Krawędź obrysu

Jednostka
drukująca



Przyciski wyboru
menu

Czytnik kart 1

Przełącznik grup
czasowych +
przyciski wysu-
wania dla czytni-
ka kart 1 i 2

Czytnik
kart 2

Etapy rozwoju oprogramowania

Oprogramowanie tachografów jest ciągle rozwijane.

W przypadku starszych urządzeń Continental/ VDO (przed wzg. 3.0) wersję stosowanego oprogramowania można znaleźć na tabliczce znamionowej w szufladzie drukarki. Zasadniczo wersja oprogramowania dostępna w tachografie jest jednak odnotowywana na wydruku technicznym.

Ważny postęp techniczny w urządzeniach VDO jest wymieniony na następnym stronie.

Ausdruck
AT Fahrzeug

AT Fahrzeug
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

■ 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 Service GmbH
56070 Koblenz August-Horch-Str.20
TMD / 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

Najważniejszy postęp techniczny Continental/VDO

| Względna | Nowe wyrażenia | Techniczne postępy |
|--------------------------|---|---|
| Względna 1.2.. V 12.. | | <ul style="list-style-type: none"> — Przy wyłączeniu lub włączaniu zapłonu, przełączanie na czynność programowaną przez warsztat - zwykle okres odpoczynku |
| Względna 1.3.. V 13.. | Rozszerzenie możliwości wyrazu: <ul style="list-style-type: none"> — Czynności Kierowcy 1 — Czynności Kierowcy 2 — Diagram v pojazdu — Status D1/D2 pojazdu | <ul style="list-style-type: none"> — Kompletny wpis (wykazane są również „dni pośrednie“, w których karta nie została włożona) — Ostatnie 168 godzin: Dokładne nagranie prędkości w magazynie masowym. — Wczesne ostrzeżenia (od 0 do 90 dni) do: Kontrola tachometru i ważność karty — Zdalne pobieranie (Download Device DLD) wygodna transmisja danych drogą radiową |
| Względna 1.4.. V 14.. | <ul style="list-style-type: none"> — Wydruki są wykonywane z jedną kolumną mniej | <ul style="list-style-type: none"> — Obowiązkowa pierwsza rejestracja od 01.10.2011 r. — „Zasada 1 minuty”: zaokrąglanie sekund - minuta jest zapisywana z czynnością, która była najbardziej proporcjonalna — „Wpis odręczny”: nowe, uproszczone działanie — Ustawienie „Out of scope” - brak komunikatu o błędzie „Jazda bez ważnej karty” |
| Względna 2.0.. V 20.. | <ul style="list-style-type: none"> — Wydruki możliwe również w czasie lokalnym (LOC) - nie rozstrzygające | <ul style="list-style-type: none"> — Obowiązkowa pierwsza rejestracja od 01.10.2012 r. — Oprócz sygnału KITAS rejestrowany i przetwarzany jest dodatkowy niezależny sygnał ruchu (IMS) — Opcjonalne podłączenie „licznika VDO” na stałe, wyczerpujące informacje dla kierowcy — Transmisja danych przez smartlink do smartfona — Możliwość użycia dodatkowego wyświetlacza |
| Względna 2.1.. V 21.. | | <ul style="list-style-type: none"> — Opcjonalny „moduł GeoLoc” do ewidencji danych o pozycjach/ nagrań — Rozszerzenie „funkcji licznika” (m.in. „praca wieloosobowa”, „prom/pociąg”) |
| Względna 2.2.. V 22.. | | <ul style="list-style-type: none"> — Nowo zaprojektowany panel przedni („obsługa za pomocą jednego przycisku”) — Znaczne skrócenie czasu pobierania — Tryb „Stand By” wyświetlania danych — Nowa koncepcja bezpieczeństwa |

| Względna | Nowe wyrażenia | Techniczne postępy |
|------------------------------|---|--|
| Względna 3.0.. | | <ul style="list-style-type: none"> — Układ elementów obsługi pod wyświetlaczem — Lepsza czytelność także przy bezpośrednim oświetleniu słonecznym dzięki negatywnemu wyświetlaczowi — Oświetlenie po wyłączeniu zapłonu i naciśnięciu klawisza — Oświetlenie 2 minuty przed osiągnięciem 45-minutowej przerwy — Szybszy proces odczytu i pobierania (oszczędność czasu 30 procent) — Szybsze wysuwanie karty (nie ma potrzeby proszenia o wydruk) — Konfigurowalny za pomocą aplikacji na smartfony |
| Względna 4.0 2. Generacja | <ul style="list-style-type: none"> — Wykaz włożonych kart — Nowe dodatkowe piktogramy | <ul style="list-style-type: none"> — Obowiązkowa pierwsza rejestracja od 15.06.2019 r. — Ograniczona „trwałość” - 15 lat certyfikatu bezpieczeństwa — Ustawienia ochrony danych przez kierowcę — Zapis danych o położeniu (GNSS) — Zdalny odczyt w odniesieniu do możliwej manipulacji (DSRC) — Nowy czujnik KITAS — Nowa plomba — Nowe karty do tachografów (zgodność w dół/w górę, z wyjątkiem karty warsztatowej) — Ograniczone korzystanie z narzędzi do pobierania |

Podstawowa obsługa VDO do wersji 1.3

Początek trasy



Przed rozpoczęciem jazdy należy włożyć kartę kierowcy do czytnika kart 1.

Jeśli prowadzisz w trybie załogi kilkuosobowej, zarejestruj najpierw całkowicie kierowcę 1, a następnie kierowcę 2. Kierowca 2 musi włożyć swoją kartę kierowcy do czytnika 2.

Welcome

08:00 +

06:00 UTC

Po włożeniu karty kierowcy do czytnika karty 1, na krótko pojawi się wyświetlenie po prawej stronie.

Mueller



Następnie pojawia się nazwa kierowcy oraz paski postępu, które wskazują, że dane zostały wczytane. Symbol trybu pracy „Tryb jazdy” jest wyświetlany w prawym dolnym rogu.

Letzte Entnahme ?

01.04.2019

18:15

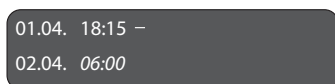
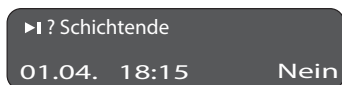
Tachograf cyfrowy pokazuje na krótko czas ostatniego pobrania.

1M Eingabe

Nachtrag ?

Ja

Teraz jesteś pytany, czy chcesz zrobić wpis odręczny. Jeśli tak, użyj klawiszy strzałek, aby wybrać „**Tak**” a następnie naciśnij „**OK**”.



Informacja:

Jesteś zobowiązany do dostarczenia kompletnego dowodu czasu. Przy każdym logowaniu do tachografu cyfrowego należy utworzyć wpis odręczny. Pominięcie wpisu odręcznego jest wykroczeniem administracyjnym i podlega surowej karze grzywny, zwłaszcza za granicą.

Po wyświetleniu pytania „Koniec zmiany?” wybierz „**Nie**” za pomocą klawiszy strzałek i potwierdź za pomocą „**OK**”.

Po potwierdzeniu „Koniec zmiany” za pomocą „**Nie**” zobaczysz to wyświetlenie. Niższy czas miga. Można teraz ustawić na żądany czas za pomocą klawisza strzałki „**W górę**”. Naciskać stale przycisk strzałki, aby aktywować szybkie przewijanie do przodu. Zatrzyma się on automatycznie w momencie włożenia karty kierowcy.

Dopiski są zazwyczaj ustawiane w czasie UTC. Jest to jedna godzina za naszym czasem lokalnym w zimie i dwie godziny w lecie. Dlatego na pierwszym wyświetlaczu danych rozpoczęcie pracy pojawi się o 08:00, a w dodatku o 06:00 ! Potwierdź wpis za pomocą „**OK**”.

Po potwierdzeniu przyciskiem „**OK**” na dole po prawej stronie pojawia się piktogram. Wybierz właściwy piktogram za pomocą klawiszy strzałek i potwierdź za pomocą „**OK**”. Po potwierdzeniu ręcznego wprowadzenia danych, tachograf cyfrowy jest gotowy do pracy i można odjechać. Jeśli nie zostaniesz poproszony o rozpoczęcie kraju (dla starszych wersji oprogramowania), musisz wprowadzić go poprzez punkt menu „Wprowadź sterownik 1”.

Wpis odręczny Continental/VDO od wersji 1.4

Letzte Entnahme

01.04.2019

16:31

Po włożeniu karty kierowcy wyświetlany jest tekst powitalny, nazwa kierowcy i czas ostatniego pobrania.

1M Eingabe

Nachtrag ?

Ja

Potwierdź „Tak” za pomocą „OK”, jeśli chcesz wykonać wpis.

M 01.04.16

16:31

H 02.04.16

07:35

Teraz wyświetla się czas ostatniego pobrania (1. linia) i czas wkładania (2. linia). Symbol **H** migie na dole po lewej stronie.

Potwierdź okres odpoczynku za pomocą „OK”. Potwierdź datę (miesiąc, rok w razie potrzeby), godzinę i minutę za pomocą „OK”.

1M Eingabe

bestätigen?

Ja

Potwierdź wpis 1 M za pomocą „TAK” i „OK”. (Jeśli wybierzesz „Nie” + „OK”, wracasz do początku.)

▶ Beginn Land

: D

Na wyświetlaczu pojawia się „Kraj rozpoczęcia”. W razie potrzeby należy zmienić kraj. Potwierdź za pomocą „OK”.

Do tachografów 2. generacji podczas pierwszego logowania po wprowadzeniu kraju dodatkowo pojawia się zapytanie „Wydanie danych ITS”, a następnie „Wydanie danych VDO”.

07:36 0 km/h

H 234567.8 km H

Następnie pojawia się standardowy wyświetlacz.

Menu Continental/VDO (przykładowe)

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

Ta strona pokazuje najważniejsze dla kierowcy kroki w menu. Tachografy cyfrowe są ciągle rozwijane. Ze względu na dużą liczbę innowacji, nie wszystkie menu mogą być wyświetlane. Kierowca znajdzie informacje w podręczniku dołączonym do urządzenia.

Prom/pociąg Continental/VDO

Eingabe

↖ ↗ Fahrzeug

↖ ↗ Fahrzeug

↖ ↗ Föhre/Zug

12:50 📶 📶 0 km/h

📶 📶 234567.8 km

Wciśnij przycisk „OK” i za pomocą przycisku strzałki wybierz w menu głównym „Wprowadzenie pojazdu”. Potwierdź to za pomocą „OK”.

Wybierz „Prom/pociąg” za pomocą klawisza strzałki i potwierdź to przyciskiem „OK”. Na krótko pojawi się komunikat „Wpis zapisany”.

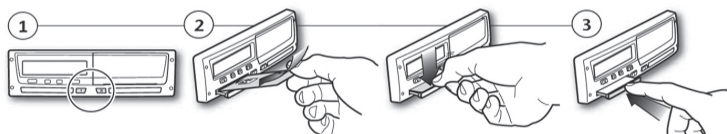
Wróć do trybu podstawowego. Wyświetlany jest symbol „Prom”. Resetowanie odbywa się automatycznie lub ręcznie, w zależności od wersji tachografu.



Elementy obsługi Stoneridge



Podstawowa obsługa Stoneridge



Wkładanie karty kierowcy

- 1 Przytrzymaj wciśnięty przycisk kierowcy 1 lub kierowcy 2, aż do otwarcia czytnika karty.
- 2 Włóż kartę z chipem skierowanym do góry.
- 3 Zamknij czytnik kart delikatnym naciskiem do przodu.



Wymowanie karty kierowcy

- 1 Naciśnij i przytrzymaj przycisk kierowcy 1 lub kierowcy 2.
- 2 Wybierz i potwierdź aktualny kraj.
Czytnik kart otwiera się po potwierdzeniu.
- 3 Wypchnij kartę z czytnika kart przez otwór od dołu do góry.

Wpis odręczny Stoneridge

Willkommen

Mustermann

▣ ▶ Letzte Entn.
2010 06/01 17:12

▣ Ruhe bis
jetzt?

▲

JA

▼

▶▶ Ende Land
Deutschland

▲

▼

▶▶ Start Land
Deutschland

▲

▼

Einträge
Ausdruck?

▲

NEIN

▼

Einträge
bestätigen?

▲

JA

▼

Fahrbereit

Po włożeniu karty, na wyświetlaczu danych pojawi się komunikat „**Witaj**”. Następnie tachograf wyświetla ostatnie wyjęcie karty kierowcy.

Jeśli wprowadziłeś swój dzienny lub tygodniowy okres odpoczynku, możesz teraz potwierdzić to zapytanie za pomocą „**OK**”.

Po potwierdzeniu, urządzenie ponownie pyta o kraj, w którym zakończyłaś pracę. Tutaj możesz wybrać i potwierdzić kraj za pomocą klawiszy strzałek. Postępuj zgodnie z ekranami w celu wykonania dalszej procedury.

Jeśli chcesz otrzymać wydruk, wybierz tutaj opcję „**Tak**” za pomocą klawiszy strzałek i potwierdź przyciskiem „**OK**”. Teraz wystarczy tylko potwierdzić wprowadzone informacje i przyrzad rejestrujący jest gotowy do jazdy.

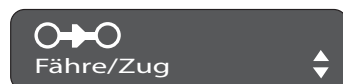
Prom/pociąg Stoneridge



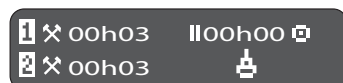
Naciśnij przycisk „**OK**”. Pojawi się sąsiedni wyświetlacz.



Wybierz za pomocą klawisza strzałki (1 x **w dół**) „Lokalizacja” i potwierdź za pomocą „**OK**”.



Wybierz za pomocą klawisza strzałki (1 x **w dół**) „Prom/pociąg” i potwierdź za pomocą „**OK**”.














Wciśnij dwukrotnie przycisk „**Wstecz**”. Pojawia się ekran podstawowy, symbol „Prom/pociąg” jest wyświetlany w prawym dolnym rogu.

















Resetowanie odbywa się automatycznie lub ręcznie, w zależności od wersji tachografu.




Piktogramy






| Rodzaje trybów pracy | |
|--|----------------|
|  | Firma |
|  | Kontrola |
|  | Eksploatacja |
|  | Kalibracja |
|  | Stan produkcji |



| Osoby | |
|--|------------------------------|
|  | Firma |
|  | Kontroler |
|  | Kierowca |
|  | Warsztat/Urząd certyfikujący |
|  | Producent |





| Działania | |
|--|----------------------------|
|  | Czas gotowości |
|  | Okres prowadzenia pojazdu |
|  | Okres przerwy i odpoczynku |
|  | Pozostały czas pracy |
|  | Ważna przerwa |
|  | Nieznany |

| Urządzenia/Funkcje | |
|---|--|
| 1 | Czytnik kart-1; kierowca-1 |
| 2 | Czytnik kart-2; kierowca-2 |
|  | Karta do tachografów (odczytana w całości) |
|  | Włożona karta do tachografów; odpowiednie dane odczytane. |
|  | Zegar |
|  | Drukarka/Wydruk |
|  | Wprowadzenie |
|  | Wyświetlacz |
|  | Kod licencyjny |
|  | Zewnętrzne przechowywanie danych; pobieranie (kopiowanie) danych |
|  | Transmisja danych w toku |
|  | Czujnik |
|  | Pojazd/przyrząd rejestrujący/DTCO 4.0 |
|  | Rozmiar opony |
|  | Podwyższenie napięcia |
|  | Podwyższone napięcie |
|  | Przerwa w zasilaniu |
|  | Pilot |


















| Różne | |
|---|---|
| ! | Zdarzenie |
| × | Awaria |
|  | Wskazówki dotyczące obsługi/Ostrzeżenia dotyczące czasu pracy |
|  | Rozpoczęcie zmiany |
|  | Miejscowość |

| Różne | |
|--|-----------------------------|
|  | Bezpieczeństwo |
|  | Prędkość |
|  | Czas |
|  | Razem/Podsumowanie |
|  | Koniec zmiany |
|  | Ręczne wprowadzanie działań |

| Szczególne warunki | |
|--|---|
|  | Urządzenie rejestrujące nie jest wymagane |
|  | Pobyt na promie lub w pociągu |

| Kwalifikatory | |
|--|--------------|
|  | Codziennie |
|  | Cotygodniowo |
|  | Dwa tygodnie |
|  | Od lub do |

Kombinacje piktogramów

| Różne | |
|---|---|
|  | Miejsce kontroli |
|  | Czas rozpoczęcia |
|  | Czas zakończenia |
|  | Rozpoczęcie Out of scope: Urządzenie rejestrujące nie jest wymagane |
|  | Zakończenie Out of scope |
|  | Rozpoczęcie promu/pociągu |
|  | Koniec promu/pociągu |
|  | Miejsce na początku dnia roboczego (początek zmiany) |
|  | Miejsce na koniec dnia roboczego (koniec zmiany) |
|  | Z pojazdu |
|  | Wydruk karta kierowcy |
|  | Wydruk pojazd/DTCO 4.0 |
|  | Wprowadzenie pojazd/DTCO 4.0 |
|  | Wyświetlanie karta kierowcy |
|  | Wyświetlanie pojazd/DTCO 4.0 |
|  | Czas lokalny |
|  | Czas lokalny firma |

| Karty | |
|---|--------------------------|
|  | Karta kierowcy |
|  | Karta firmy |
|  | Karta kontroli |
|  | Karta warsztatów |
|  | Nie włożono żadnej karty |

Kombinacje piktogramów

| Sterowanie | |
|------------|--|
| | Praca zespołu |
| | Całkowity czas prowadzenia pojazdu w ciągu dwóch tygodni |

| Wydruki | |
|---------|--|
| | Dzienne aktywności kierowcy (wartość dzienna) z karty kierowcy |
| | Zdarzenia i usterki z karty kierowcy |
| | Dzienna aktywność kierowcy (wartość dzienna) z DTCO 4.0 |
| | Zdarzenia i usterki z DTCO 4.0 |
| | Przekroczenia prędkości |
| | Dane techniczne |
| | Działania kierowcy |
| | Okresy z włączonym pilotem zdalnego sterowania |
| | Diagram v |
| | Status diagramu D1/D2 (opcja) |
| | Profile prędkości (opcja) |
| | Obrotowe profile częstotliwości (opcja) |
| | Informacje dotyczące czujników |
| | Informacja dotyczące bezpieczeństwa |

| Wyświetlacz | |
|-------------|---|
| | Dzienne aktywności kierowcy (wartość dzienna) z karty kierowcy |
| | Zdarzenia i usterki z karty kierowcy |
| | Dzienna aktywność kierowcy (wartość dzienna) z pojazdu/DTCO 4.0 |
| | Zdarzenia i usterki z pojazdu/DTCO 4.0 |
| | Przekroczenia prędkości |
| | Dane techniczne |
| | Karty |
| | Firma |

| Zdarzenia | |
|-----------|---|
| | Wkładanie nieważnej karty do tachografu |
| | Nakładanie się czasu |
| | Wkładanie karty kierowcy podczas jazdy |
| | Przekroczenie prędkości |
| | Błąd w komunikacji z czujnikiem |
| | Ustawienie czasu (według warsztatu) |
| | Konflikt kart |
| | Jazda bez ważnej karty kierowcy |
| | Ostatnia transakcja kartą nie została prawidłowo zakończona |
| | Awaria zasilania |

| Zdarzenia | |
|-----------|----------------------------------|
| | Naruszenie bezpieczeństwa |
| | Brakujący sygnał GNSS |
| | Konflikt czasu |
| | Błąd komunikacji DSRC |
| | Kontrola przekroczenia prędkości |
| | Konflikt ruchu pojazd |

| Zakłócenia | |
|------------|-----------------------------|
| | Awaria mapy |
| | Usterka drukarki |
| | Usterka wewnętrzna DTCO 4.0 |
| | Błąd podczas pobierania |
| | Zakłócenie pracy czujnika |
| | Wewnętrzny błąd GNSS |
| | Wewnętrzny błąd DSRC |

Ostrzeżenia dotyczące czasu jazdy

| | |
|--|---------|
| | Przerwa |
|--|---------|

Procedura ręcznego wprowadzania danych

| | |
|--|---|
| | Wprowadzanie działania |
| | Wprowadzanie nieznanego działania |
| | Wprowadzanie lokalizacji na koniec zmiany |
| | Wprowadzanie lokalizacji na początku zmiany |

Wskazówki dotyczące obsługi

| | |
|--|---------------------------------|
| | Wprowadzanie nieprawidłowe |
| | Dostęp do menu nie jest możliwy |
| | Proszę wprowadzić |
| | Drukowanie nie jest możliwe |
| | Brak papieru |

Wskazówki dotyczące obsługi

| | |
|--|--|
| | Wydruk opóźniony |
| | Karta uszkodzona |
| | Wysunąć kartę |
| | Nieprawidłowa karta |
| | Wysuwanie nie jest możliwe |
| | Proces opóźniony |
| | Zapis niezgodny |
| | Usterka urządzenia |
| | Nieważne w dniach... |
| | Kalibracja w dniach... |
| | Pobieranie danych z karty kierowcy w dniach... |

Licznik VDO (opcja)

| | |
|--|--|
| | Pozostały okres prowadzenia pojazdu |
| | Początek następnego okresu prowadzenia pojazdu |
| | Przyszły okres prowadzenia pojazdu |
| | Pozostały okres przerwy/ okres odpoczynku |
| | Pozostały czas do rozpoczęcia dzienny, tygodniowy okres odpoczynku |

Znaczenie symboli wyrażenia

| | | |
|----------------------------------|---|---|
| Wydruk (GEN 2) → | -----GEN2----- ▼ 04.08.2020 12:55 (UTC) -----T----- | |
| | 24h▼ | ← 24-godzinny wydruk karty kierowcy |
| Kierowca → | o Mocat Da Costao Paulo Miguel | |
| Pochodzenie/Nr/ | o#L / 19771227115D00 0 1 | |
| Ważność/GEN 2 | 07.12.2024 - GEN 2 | |
| | A WKK63339213802008 L / W123 | ← Pojazd: FIN / kod kraju tablicy rejestracyjnej |
| Tachograf. Producent | B Continental Automotive GmbH | |
| Numer urządzenia/GEN 2 | 1381.1520133004 GEN 2 | |
| | T Merbag S.A. | |
| Warsztat | T M L / 9 6 2 9 9 W 0 4 | |
| Numer karty/ kalibracja | T 21.12.2019 | ← Ostatnia kontrola z włożoną kartą kontrolną |
| | 04.08.2020 14 | |
| | h 00:00 02h54 | ← Wpis odrębny |
| Oznakowanie pojazdu/ stan KM | A L / W123 40 323 km | |
| | h 02:54 00h04 | |
| | h 02:58 00h07 00 | ← Wkładanie karty 02:54 h kolejne czynności od 02:58 praca dwóch kie- rowców |
| | o 03:05 00h22 00 | |
| | x 03:27 00h05 00 | |
| | o 03:36 00h46 00 | |
| | h 04:18 01h06 00 | |
| | x 05:24 00h01 00 | |
| | o 05:25 00h44 00 | |
| | x 06:09 00h03 00 | |
| | o 06:12 00h05 00 | |
| | x 06:17 00h02 00 | |
| | o 06:19 00h34 00 | |
| | h 06:53 01h51 00 | |
| | o 08:44 00h05 00 | |
| | x 08:49 00h10 00 | |
| | o 08:59 00h46 00 | |
| | x 09:45 00h04 00 | |
| | h 09:49 00h38 00 | |
| | o 10:27 00h02 00 | |
| | x 10:29 00h03 00 | |
| | o 10:32 00h10 00 | |
| | x 10:42 00h02 00 | |
| | o 10:44 00h32 00 | |
| | h 11:16 01h05 00 | |
| | o 12:21 00h02 00 | |
| | x 12:23 00h02 00 | |
| | o 12:25 00h00 00 | |
| | km; km | |
| Pozycja 02:54 h/kraj wyjściowy → | o#02:54 L lon + 6°18.4' lat + 49°36.3' 02:56 40 323 km | |
| | o#05:53 lon + 6°25.1' lat + 49°40.4' 05:53 40 394 km | ← Pozycja po 3 godzinach Ruch pojazdów |
| | o#12:53 lon + 6°18.3' lat + 49°36.3' 12:53 40 525 km | ← Stan KM |
| | o 04h08 km x 00h32 g 00h00 h 07h45 ? 00h00 o# 09h27 | |
| Sumy czynności kierowcy → | !+ 04.02.2020 05:19 !# 108 00h01 A L / W444 | ← Zdarzenia/usterki/karta kierowcy |

Pytania i odpowiedzi

Czy można spędzać okresy odpoczynku w pojeździe?

Okresy odpoczynku są z reguły dozwolone tylko w nieruchomym pojeździe! Dzielne i skrócone tygodniowe okresy odpoczynku w pojeździe są dozwolone tylko wtedy, jeśli pojazd posiada odpowiednie miejsca do spania dla każdego kierowcy. Siedzenia w pojeździe nie są uznawane za odpowiednie miejsca do spania. Okresy odpoczynku trwające 45 godzin lub więcej nie mogą być spędzone w pojeździe. Należy wziąć pod uwagę, że w przypadku pracy z kilkoma kierowcami, drugi kierowca może spać w kabinie sypialnej podczas jazdy tylko wtedy, gdy dostępne są homologowane urządzenia przytrzymujące właściwe dla danego pojazdu. Czas ten jednak nie będzie liczony jako czas odpoczynku, ponieważ został on spędzony na poruszającym się pojeździe.

Jakie są zasady pracy załogi kilkuosobowej?

Praca załogi kilkuosobowej jest sytuacją, w której co najmniej dwóch kierowców jest przydzielonych do prowadzenia pojazdu podczas okresu prowadzenia pojazdu pomiędzy dwoma kolejnymi dziennymi okresami odpoczynku lub pomiędzy dziennym a tygodniowym okresem odpoczynku. Drugi kierowca musi być obecny najpóźniej na początku drugiej godziny. Jeśli drugi kierowca dołączy do pojazdu w późniejszym czasie, nie jest to praca załogi kilkuosobowej!

W przypadku pracy załogi kilkuosobowej stosuje się 30-godzinny okres rozliczeniowy. W ciągu 30 godzin należy wykorzystać co najmniej 9-godzinny okres odpoczynku. Jeśli przykładowo dzienny okres odpoczynku w trybie pracy załogi kilkuosobowej kończy się o godz. 06.00 we wtorek rano, to najpóźniej do środy do godz. 12.00 w południe obaj kierowcy muszą w pełni skorzystać z nowego dziennego okresu odpoczynku. Dzielne okresy odpoczynku w pracy załogi kilkuosobowej mogą być spędzone w nieruchomym pojeździe, jeżeli pojazd jest wyposażony w odpowiedni przedział sypialny dla obu kierowców.



Czy czasy na promach i w pociągach liczą się jako okresy odpoczynku?

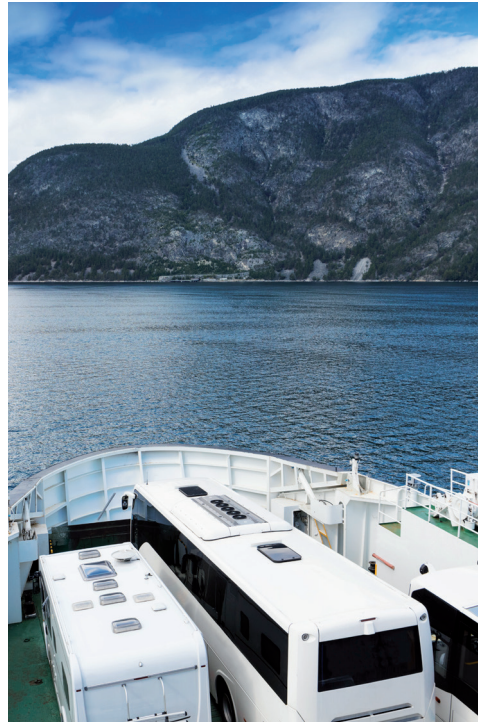
Pod pewnymi warunkami czasy spędzone na promach lub w pociągach mogą być liczone jako okresy odpoczynku. Obowiązuje następująca zasada: Maja miejsce maksymalnie dwie przerwy

- a) regularny dzienny okres odpoczynku (11 godzin) lub
- b) skrócony tygodniowy okres odpoczynku (≥ 24 do < 45 godzin) lub
- c) regularny tygodniowy okres odpoczynku (≥ 45 godzin).







Całkowity czas trwania przerw nie może trwać dłużej niż jedna godzina.

Obowiązują dalsze warunki:

W przypadku przerw w regularnym dziennym okresie odpoczynku (a) lub w skróconym tygodniowym okresie odpoczynku (b) dostępna musi być kabina sypialna lub łóżko lub kuszетка. W przypadku przerw w regularnym tygodniowym okresie odpoczynku (c) zapewnia się kabinę sypialną, a czas trwania trasy wynosi co najmniej 8 godzin. Na promie lub w pociągu, tachograf cyfrowy musi być ustawiony na „prom/pociąg”, gdy pojazd jest tam zaparkowany.




Przykład: Czekasz dwie godziny w porcie promowym w Calais. Podróż na prom trwa 15 minut. Dwugodzinną przeprawę do Dover spędzasz w kabinie sypialnej, łóżku lub kuszette. Po przybyciu do Anglii opuszczasz prom i po 30 minutach i musisz znaleźć miejsce parkingowe. Tam spędzisz 7 godzin odpoczynku. Tym samym spełnione są warunki określone w lit. (a). Następnie rozpoczyna się kolejny 24-godzinny okres.

| | | | | |
|---|--|--|---|---|
| 2 godz.  w Calais | 15 min.  Pozycja postoju promu: włączyć symbol promu!  | 2 godz.  Przejazd | 30 min.  Reset odbywa się automatycznie lub ręcznie, w zależności od wersji tachografu | 7 godz.  w Dover |
|---|--|--|---|---|



Co to są okresy gotowości?

- Kierowca jest w stanie gotowości do rozpoczęcia pracy
- Np. czasy jako drugi kierowca
- Czas trwania okresu oczekiwania jest mu znany
- Jeśli czas oczekiwania nieznanym = „inne prace”
-  = brak okresu odpoczynku, ale w pracy załogi kilkuosobowej trasa zostaje przerwana

Ile rolek zapasowych muszą mieć przy sobie?

Ze względu na różne przepisy w państwach członkowskich, zaleca się przewożenie co najmniej 3 zapasowych rolek papieru do drukarek.

Czy w przypadku korka wolno mi przekroczyć okres prowadzenia pojazdu?

Ogólnie rzecz biorąc, kierowca musi zawsze przestrzegać zasad dotyczących okresu prowadzenia pojazdu i odpoczynku. Oznacza to, że: Musi zatrzymać się w odpowiednim miejscu w odpowiednim czasie. Jeśli nie jest to możliwe z powodu nieoczekiwane zaistniałych wyjątkowych okoliczności, może on wyjątkowo odstąpić od regulaminu. Gdy tylko kierowca dotrze do następnego odpowiedniego miejsca postoju, musi zapisać charakter i powód wyjazdu w formie pisemnej na wykresówce, wydruku tachografu lub w harmonogramie zadań (w usługach regularnych). Klauzula nadzwyczajna ma jednak zastosowanie tylko w naprawdę wyjątkowych sytuacjach. Regularnie występujące korki, zła pogoda lub dostępność miejsc parkingowych muszą być już uwzględnione przy planowaniu trasy.

Więcej szczegółów - patrz strona 12/13.

Co oznacza czas UTC?

UTC (Universal Time Coordinated) to skoordynowany czas światowy. Służy on jako podstawa do określenia czasu. W przypadku tachografu cyfrowego wszystkie ręczne uzupełnienia są zazwyczaj dokonywane w czasie UTC (strefa czasowa zero). Ważne jest, aby uważać na czas letni i zimowy. Nasz czas lokalny jest o godzinę wcześniej niż w lecie i o dwie godziny wcześniej niż w zimie. Oznacza to, że jeśli czas lokalny to 20:00 w lecie, to czas UTC w tachografie cyfrowym będzie wskazywał 18:00 w lecie i 19:00 w zimie.

Kiedy mogę używać „out of scope”?

„Out of scope” oznacza ustawienie tachografu cyfrowego dla przejazdów nieobjętych terytorialnym zakresem stosowania rozporządzenia (WE) 561/2006 i § 1 Rozporządzenia w sprawie załóg pojazdów mechanicznych lub w przypadku wyjątku prawnego (np. rozporządzenia dla rzemieślników). Jak tylko warunki te się skończą, pozycja „OUT OF SCOPE” musi zostać zresetowana ręcznie. Uwaga: Każdorazowo po wyjęciu lub włożeniu karty kierowcy przeprowadzany jest automatyczny reset. W przypadku ewentualnych zapytań, należy odnotować powód użycia „OUT of scope”.



Kiedy należy odczytać kartę kierowcy?

Najpóźniej po 28 dniach (po ostatnim zdarzeniu) musisz umożliwić odczytanie karty kierowcy przedsiębiorcy. Musi on przechowywać dane w firmie przez co najmniej 1 rok. Odbywa się to poprzez zdalną transmisję danych lub za pomocą terminala kart, który przenosi do zapisu dane do własnego oprogramowania firmy. Podczas odczytu karty kierowcy dane na karcie nie są kasowane, lecz jedynie kopiowane. Zaleca się odczytywanie karty co tydzień.

Co mam zrobić w przypadku utraty karty?

W przypadku wadliwego działania, uszkodzenia, utraty lub kradzieży należy w ciągu siedmiu dni złożyć wniosek o wymianę do odpowiedniego organu. W przypadku kradzieży należy ją również zgłosić na policji, a zgłoszenie musi zostać przedstawione przy składaniu wniosku. Po złożeniu wniosku o nową kartę można zasadniczo kontynuować trasę przez okres do 15 dni, a przed każdą trasą i po jej zakończeniu kierowca musi sporządzić indywidualny wydruk dzienny tachografu i podpisać go. Tylko w czterech wyżej wymienionych przypadkach trasa bez włożonej karty kierowcy jest dozwolona w drodze wyjątku.



Czy dojazd do pojazdu to czas pracy?

Trasa do i z miejsca zamieszkania i miejsca pracy samochodem lub środkami transportu publicznego nie jest wliczana do czasu pracy, ale stanowi część okresu odpoczynku. Nie ma to jednak zastosowania, gdy pojazd użytkowy jest zabierany do domu. Jeżeli pojazd zostaje przejęty w miejscu innym niż miejsce prowadzenia działalności lub zamieszkania pracodawcy, czas trasy wymagany do tego celu jest uważany za „inną pracę” lub „czas gotowości”, i musi być dodany do wykresówki, karty kierowcy lub harmonogramu pracy.

Co zapisuje pamięć masowa?

Pamięć masowa tachografu cyfrowego rejestruje wszystkie czynności związane z pojazdem przez co najmniej 365 dni przez całą dobę. Musi ona zostać odczytana przez przedsiębiorcę najpóźniej po 90 dniach kalendarzowych. Dane te muszą być przechowywane w firmie w celu spełnienia wymogów prawnych. Pamięć masowa rejestruje co najmniej prędkość z ostatnich 24 godzin jazdy do sekundy.

Przydatne strony internetowe:

www.bag.bund.de

www.stuttgart.ihk24.de

www.komnet.nrw.de



Lokalnie zakotwiczone - połączone przez sieć w całym kraju



- rumuński
- polski
- turecki
- bułgarski
- rosyjski
- czeski