



Sistem III ile SVG molaları.

Sosyal yönetmelikler - Dijital takograf

Yeni: Artık altı yabancı dilde mevcut - Arka sayfaya bakınız

Yayıncı



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

Metin

Klaus Schuh

Konsept ve tasarım

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

Uzman görüşü

Jörg Eiden, Ralf Geißler, Ludwig Huber, Manfred Klein

Fotoğraflar

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

Frankfurt 2020
Baskı 9-2020

Bu broşürün içeriği telif hakkı ile korunmaktadır. Elektronik sistemlerde yeniden yazdırma, çoğaltma, kullanım ve işleme, SVG'nin açık yazılı onayını gerektirir.

Çalışma büyük bir özenle hazırlanmıştır; ancak, verilen her bir bilginin doğruluğu konusunda hiçbir yasal garanti verilemez.

Kanunlar, yönetmelikler, normlar ve yönergeler için ilgili güncel baskı geçerlidir.

AB sosyal yönetmelikleri

Neden sosyal yönetmelikler?	4
Sosyal yönetmelikler kimler için geçerlidir?	5
Sürüş süreleri, molalar, dinlenme süreleri	6
Günlük sürüş süreleri ve günlük dinlenme süreleri	8
Haftalık sürüş süreleri ve haftalık dinlenme süreleri	10
El yazısıyla kayıt - Acil durum kaydı	12
Otobüs sürücülerine yönelik özel düzenlemeler	14
Dokümantasyon ve taşıma yükümlülükleri	16
Kanıtlar - Sonradan manuel kayıt	17

Dijital takograf

Esaslar	18
Continental/VDO kullanımı	20
Stoneridge kullanımı	29
Piktogramlar	33
Sorular ve yanıtları	38

Neden sosyal yönetmelikler?

Yük taşımacılığı ve yolcu taşımacılığı sürekli sunulmakta olan hizmetlerdir. Şehirler arası ulaşımda uzun mesafe yolculuklar Avrupa boyunca yapılmaktadır. Aynı zamanda artan trafik yoğunluğu, inşaatlar, trafik sıkışıklıkları ve diğer stres oluşturan faktörler nedeniyle sürücü gereksinimleri gittikçe artış göstermektedir.

Sürücünün dikkati, konsantrasyonu ve sağlığı yol güvenliği bakımından önemli ön koşullardır. Sosyal yönetmeliklerin amacı, sürücü olarak sizlerin güvenle direksiyon başında olmanızı, aşırı yorulmanızı sağlamaktır. Bu amaçla bağlayıcı sürüş ve dinlenme süreleri belirlenmiştir. İlgili kurallar aynı zamanda sizi korumak içindir. Bunun dışında bu kurallar, taşımacılık sektöründeki çalışma koşullarını dengelemeye yardımcı olur ve böylelikle rekabette daha fazla eşitlik sağlar.

Sürücünün sürüş ve dinlenme süreleri, 561/2006 nolu AB yönetmeliğinde bağlayıcı olarak belirlenmiştir. Bu yönetmeliğin temel bölümlerinde, yol güvenliğini arttırmak ve sürücülerin çalışma koşullarını iyileştirmek amacıyla Ağustos 2020'de değişiklikler yapılmıştır.

Bu bağlamda aynı zamanda dijital takografların kullanımı ve uygulanmasına ilişkin kurallar uygun hale getirilmiş ve iyileştirilmiştir.

“Sozialvorschriften - Digitale Fahrtenschreiber“ (Sosyal yönetmelikler - Dijital takograf) konulu SVG seminerinde yardımcı materyal olarak verilen bu kitapçık, bu önemli ve karmaşık konuda size yol gösterecektir.



Sosyal yönetmelikler kimler için geçerlidir?

561/2006 nolu AB yönetmeliği; tüm Avrupa Birliği üye ülkeleri, İsviçre, İzlanda, Lihtenştayn ve Norveç'te kullanıma açık yollarda aşağıdaki taşıtları kullanan sürücüler için geçerlidir:

- ➔ Römork ve yarı römorklar dahil izin verilen maksimum kütlesi 3,5 tonu aşan yük taşımacılığına yönelik taşıtlar ve
- ➔ 1 Temmuz 2026 tarihinden itibaren, römork ve yarı römorklar dahil izin verilen maksimum kütlesi 2,5 tonu aşan taşıtlarla yapılan sınır ötesi yük taşımacılığı veya kabotaj taşımacılığında,
- ➔ Sürücü dahil olmak üzere 9'dan fazla kişinin taşınmasına yönelik tasarlanan veya sürekli olarak ayarlanan yolcu taşımacılığına yönelik taşıtlar.

Ancak AB sosyal yönetmelikleri tüm taşımacılık türleri için geçerli değildir, örneğin;

- ➔ Maksimum 7,5 ton değerinde izin verilen maksimum kütleye sahip taşıtlarla yapılan özel taşımacılık durumunda,
- ➔ Yol uzunluğunun 50 km'den fazla olmaması durumunda düzenli sefer taşıtları durumunda,
- ➔ Örneğin polis, su, gaz ve elektrik tedarik veya çöp toplama taşıtları olmak üzere belirli amaçlar doğrultusunda kullanılan taşıtlar durumunda.

İstisnai durumlar, AB yönetmeliğinin 3 ve 13. maddelerinde belirtilmiştir.

Sürücü kanunu veya sürücü düzenlemesi ile Almanya'da, sürüş ve dinlenme sürelerinin AB yönetmeliğine uygun olarak, 2,8 ton üzerinde ve 3,5 ton altında izin verilen maksimum kütleye (römork dahil) sahip yük taşımacılığı taşıtlarının sürücüleri için geçerli olduğu belirlenmiştir. Aynı zamanda burada belirli koşullar altında, direksiyonun sürücünün temel görevi olmaması durumunda örneğin zanaatkarlar için istisnai durumlar da mevcuttur.

Kısmen yukarıda söz edilen ülkeler dışında gerçekleşen sınır ötesi taşımacılık durumunda uluslararası kara yolu taşımacılığında görevli sürücülerin çalışmasına (AETR) ilişkin Avrupa Anlaşması yönetmelikleri geçerlidir.

Bu yönetmeliklerin yanı sıra ek olarak, iş sahibi durumundaki, diğer bir deyişle iş veren olarak sürücüler için geçerli olan çalışma saati kanunu (ArbZG) gereklilikleri dikkate alınmalıdır. Serbest çalışan sürücüler için "serbest çalışan sürücülerin çalışma saatleri düzenlemesine yönelik kanun" (KrFArbZG) dikkate alınmalıdır.



Sürüş süreleri, molalar, dinlenme süreleri

Sürüş süreleri, sadece sürüş eylemi ile ilgili olan ve takograf tarafından kayıt altına alınan tüm sürelerdir. Sürüşün yanı sıra aynı zamanda, kısa duraksamalar, örneğin trafik ışıklarında veya trafikte, sürüş süresi olarak kayıt altına alınır.

AB yönetmeliği, prensipte aşağıda belirtilen sürüş ve dinlenme sürelerine yöneliktir:

Molasız sürüş süresi	maks. 4,5 saat
Mola	45 dakika veya 15 + 30 dakika
Günlük sürüş süresi	9 saat/2 x 10 saat haftada
Haftalık sürüş süresi	56 saat
İki haftalık sürüş süresi	90 saat
Günlük dinlenme süresi	11 saat/ Haftada 3 x 9 saat/ Bölümler halinde mümkün oldukça daima 3 + 9 saat
Haftalık dinlenme süresi	Düzenli olarak 45 saat/en az 24 saatte azalma

Temel olarak sürücü, en fazla 4,5 saatlik sürüş süresinden sonra en az 45 dakikalık bir mola vermelidir. Mola daha önceden verilmişse daha sonra yeni bir 4,5 saatlik sürüş süresi periyodu başlar.

Mola, sürücünün serbest bir zamana sahip olabileceği ve bunun dışında dinlenmeye yönelik olan bir zaman periyodudur.



45 dakikalık molalar iki bölüme ayrılmalıdır:

1. Bölüm: en az 15 dakika
2. Bölüm: en az 30 dakika



Ayırma durumunda sürüş süresindeki molalar sadece bu sırada uygulanmalıdır.

Öngörülenden daha kısa süreli molalar, aynı zamanda takografdaki zaman grubu şalterinin bu doğrultuda etkinleştirilmesi durumunda dahi takograf tarafından bu şekilde kayıt altına alınmaz.



Çalışma saati kanununa göre, en geç 6 saatlik çalışma saati sonunda (sürüş süresi ve özel çalışmalar) bir molanın verilmesi gerekir.

Sürücünün sürüş süresi bu 6 saat içerisinde 4,5 saate çıkmamışsa, ancak çalışma saati kanununa göre en az 30 dakikalık bir mola verilmelidir.

Buna ilişkin örnek, nominal değer sürüş süresinin olmadığı boşaltma süreleri ve çok duraksamalı kısa mesafeli ve uzun mesafeli trafiktir.

Not!

Dijital takograf çevrimi ayarlar.

Dijital takograf ekranına her taraftan bakılabilir.

Sadece ekrandaki mola süresinin veya dinlenme süresinin tamamen gösterilmesi durumunda ise, zaman ve tarihler tam olarak gösterilir.



Günlük sürüş süreleri ve günlük dinlenme süreleri

Günlük sürüş süresi, günlük dinlenme süresinin sonu ile müteakip günlük dinlenme süresinin başı arasındaki veya günlük ile haftalık dinlenme süresi arasındaki toplam sürüş süresidir. Günlük sürüş süresi en fazla 9 saattir ve haftada iki kez en fazla 10 saate uzatılabilir. Günlük sürüş süresi daima, takvim günü ile değil, iki dinlenme süresi arasındaki zaman ile ilgilidir.

11 saat	4,5 saat	45 dakika	4,5 saat	11 saat

Düzenli günlük dinlenme süresi en az 11 saattir. Burada kullanılan “günlük” ifadesi, takvim günü değil, çalışma eylemi başlangıcından sonraki 24 saatlik zaman dilimi ile ilgilidir. Çalışma eylemine başladıktan en geç 13 saat sonra sürücü

günlük dinlenme süresine başlamalı, böylelikle 24 saatlik zaman dilimi tamamlandıktan sonra 11 saatlik dinlenme süresini tamamlayabilir.

Örnek: Çalışma eyleminin başlangıcı, pazartesi günü saat 6’dır. Düzenli günlük dinlenme süresi en geç saat 19’da başlamalıdır, bunun nedeni 24 saatlik ilgili zaman diliminin salı günü saat 6’da bitecek olmasıdır. Günlük çalışma süresi ve günlük sürüş süresi, kalan 13 saatlik zaman dilimi içinde en fazla 10 saat olmalıdır.

Uygun bir uyku imkanının mevcut olması durumunda günlük dinlenme süresi hareketsiz olan taşıtta gerçekleştirilmelidir.



Günlük dinlenme süresinin azaltılması

11 saatlik düzenli günlük dinlenme süresi, üç kez iki haftalık dinlenme süresi arasında 9 saate kadar azaltılabilir. Günlük dinlenme süresinin azaltılmasına yönelik dengeleme yapılmamalıdır. Dinlenme süresinin azaltılması durumunda çalışma eyleminden en geç 15 saat sonra 9 saatlik günlük dinlenme süresi başlamalıdır.

Örnek: Sürücünün, sürüş eylemine pazartesi günü saat 6'da başlaması durumunda pazar-tesi günü en geç 21'e kadar 9 saatlik azatılmış dinlenme süresini başlatmalıdır, bunun nedeni salı günü saat 6'da 24 saatlik bir zaman diliminin başlayacak olmasıdır.

Günlük dinlenme süresinin bölünmesi

Genel günlük dinlenme süresi aynı zamanda iki bölüme ayrılabilir. Burada birinci bölümün en az 3 saat ve ikinci bölümün en az 9 saat içermesine dikkat edilmelidir, böylelikle sürücü toplamda günlük 12 saatlik dinlenme süresini yerine getirir.

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








Aynı zamanda dinlenme süresinin bölünmesi durumunda da 24 saatlik zaman dilimi geçerlidir. Günlük dinlenme süresinin bölünmesi, azatılmış dinlenme süresi olarak geçerli değildir. Bu her zaman uygulanabilir.



Haftalık sürüş süreleri ve haftalık dinlenme süreleri

Haftalık toplam sürüş süresi maksimum 56 saattir. Haftalık olarak takvim haftası, diğer bir deyişle pazartesi günü saat 12'den pazar günü saat 12'ye kadar olan zaman dilimi geçerlidir. Tüm çalışanlar için haftalık maksimum çalışma süresi, çalışma süresi kanununa göre maksimum 60 saattir.

Haftalık maksimum çalışma süresinin kullanılması durumunda haftalık ortalama 48 saatlik çalışma süresi, dört takvim ayı veya 16 hafta içerisinde aşılmamalıdır.

Pazartesi	Salı	Çarşamba	Perşembe	Cuma	Cumartesi	Pazar
10 sa 	9 sa 	10 sa 	9 sa 	9 sa 	9 sa 	






56 sa

Ancak buna ek olarak çift haftaya yönelik talimatlar dikkate alınmalıdır: Bir sürücü, takip eden iki haftada toplam 90 saatlik sürüş süresini aşmamalıdır. Burada her hafta, pazartesi günü saat 12'den pazar günü saat 12'ye kadar olacak şekilde hesaplanır.

önceki hafta ve sonraki hafta sadece 34 saat sürüş yapmalı veya yapıyor olmalıdır.

Her bir tek haftanın, mevcut ve takip edenle birlikte bir çift hafta oluşturduğuna dikkat edilmelidir. Sürücü, her haftanın planını yaparken önceki haftanın sürüş süresini de dikkate almalıdır.

Örnek: Bir sürücü, birinci hafta 48 saat sürüş yapıyorsa takip eden hafta 42 saat sürüş yapmalıdır. Birinci hafta 56 saat sürüş yapması durumunda

1. hafta	2. hafta	3. hafta	4. hafta	5. hafta
48 sa 	42 sa 	56 sa 	34 sa 	48 sa 

1. + 2. = 90

3. + 4. = 90

2. + 3. = 98!!

4. + 5. = 82

Sınır ötesi yük taşımacılığı

Haftalık dinlenme süresi (HDS), en geç altı 24 saatlik zaman diliminin sonunda (144 saat) sondan önceki HDS'den sonra başlamalıdır.

45 saatlik düzenli bir HDS ve kısaltılmış bir HDS (24-44 saat) arasında bir ayırım yapılmaktadır. Art arda iki haftada:

- a) düzenli iki HDS veya
- b) düzenli ve kısaltılmış bir HDS dahil edilmelidir.

Kısaltma, en geç takip eden üçüncü haftanın sonuna kadar tek parçada dengelenmelidir. Dengeleme tam kapsamlı olarak en az 9 saatlik bir dinlenme süresine bağlanmalıdır.



Sınır ötesi yük taşımacılığında* haftalık dinlenme süreleri (HDS) de dört haftalık bir zaman dilimi ile ilişkilendirilebilir: Burada takip eden her dört haftaya en az iki düzenli HDS ve iki kısaltılmış HDS dahil edilmelidir, burada kısaltılmış her iki HDS art arda gerçekleşebilir.

Örnek: Alman bir sürücü, Avusturya'lı bir nakliye şirketinde çalışmaktadır. Bir tarım aleti üreticisi için İspanya, Portekiz, Fransa ve Belçika'daki birçok müşteriye yedek parça tedariki yapmak ve hasarlı parçaları almakla görevlidir. Toplam güzergah için dört haftaya ihtiyacı vardır. 45 saatlik düzenli bir HDS'yi evinde geçirdikten sonra güzergahına başlar. Evine döndükten sonra düzenli bir HDS geçirmesi durumunda daha sonra örneğin İspanya ve Fransa'da kısaltılmış 24 saatlik iki HDS geçirebilir.

Bu bağlamda 45 saat veya daha uzun HDS taşıma içinde geçirilemez. İşverenin masrafları karşılaması için uygun uyuma olanaklarına ve temizlik faaliyetlerine sahip olan uygun bir kalacak yer mevcut olmalıdır. Sınır ötesi yük taşımacılığında art arda kısaltılmış iki HDS yapılması durumunda daha sonra düzenli bir HDS evde veya iş yerinde geçirilmelidir. Bu düzenli HDS'den hemen önce kısaltılmış her iki HDS için dengeleme yapılmalıdır.

* Birbirini takip eden kısaltılmış haftalık dinlenme süresi, sürücünün evi ve yerleşim yerinin üye devleti dışında yapılır

El yazısıyla kayıt - Acil durum kaydı



Sonsuz trafik sıkışıklığı, kazalar ve kurtarma çalışmaları ile birlikte otopanın tamamen kapanması gibi durumlarda dinlenme süresine sahip olmak için sağlanan park yerine ulaşılmadığında ne yapılmalı? 561/2006 nolu yönetmeliğin (AT) 12. maddesine göre: “Kişilerin, taşıtın veya yükünün güvenliğini sağlamak için gerekli olduğu kadariyle yol güvenliğini tehlikeye atmamak kaydıyla uygun bir durma yerine ulaşmak için sürücü 6 ila 9 arasındaki maddelerden sapabilir.”

Bu durum, anı zamanda 561/2006 nolu yönetmeliğin (AT) 6 ila 9 arasındaki maddelerinde yer alan maksimum sürüş süresi ve minimum dinlenme süresine uyulmaması durumunda sürücünün bir sonraki dinlenme alanına devam etmesini sağlar. Ancak bu sapmanın türü ve gerekçesi, en geç uygun bir durma yerine ulaşıldığında takografin bir kayıt sayfasının üzerine veya takografın alınan bir çıktının üzerine veya çalışma süresi planına el ile not edilmelidir.

Söz konusu acil durum kaydı 12. maddede Ağustos 2020'de genişletilmiştir: Yol güvenliğini tehlikeye atmamak kaydıyla (aynı zamanda örneğin tehlikeli bir yorgunluk durumu olmamak kaydıyla) sürücü, istisnai durumlarda, işverenin iş yerine veya sürücünün evine ulaşmak, haftalık bir dinlenme süresi almak amacıyla günlük ve haftalık sürüş sürelerini bir saate kadar aşabilir.

Aynı koşullar altında sürücü; orada genel bir haftalık dinlenme süresi almak amacıyla sürücünün evine veya işverenin iş yerine ulaşması amacıyla ilave sürüş süresinin hemen önünde olan, 30 dakikalık kesintisiz mola alındığı takdirde günlük ve haftalık sürüş süresini iki saate kadar aşabilir.



Ancak acil durum kaydı bir açık çek değildir: Bunlar sadece aksaklıkların öngörülemes durumunda kullanılmalıdır. Genel, iyi bilinen yollardaki normal trafik sıkışıklıkları geçerli bir neden değildir. Sürücü, yolculuğa başlamadan önce olağandışı durumlardan haberdar ise bunları göz önünde bulundurmalıdır.

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

Otobüs sürücülerine yönelik özel düzenlemeler

Sınır ötesi ara sıra meydana gelen trafik durumunda 12 gün kuralı

Seyahat otobüsü sürücülerini için esas olarak kamyon sürücülerini ile aynı kurallar geçerlidir. Ancak sınır ötesi ara sıra meydana gelen trafik durumunda söz konusu 12 gün kuralı geçerlidir: Sürücü, seyahatin art arda en az 24 saatlik bir yurt dışı kalış süresini içermesi durumunda 7 ila maksimum 12 gün sonra haftalık dinlenme süresini alabilir. Burada tek bir seyahat söz konusu olmalıdır. Kullanılan taşıtlar dijital takograf donanımına sahip olmalıdır. Gece yolculuklarında (22:00

ila 06:00 saatleri arası) taşıtta birkaç sürücü bulunmalı veya molalar 3 saatlik sürüş süresi sonunda olacak şekilde yapılmalıdır.

Böylelikle ilgili süredeki uluslararası yolculukların sadece bir sürücü ile tamamlanması mümkün hale gelir. Yolculuğa başlamadan önce 45 saatlik düzenli bir haftalık dinlenme süresi yapılmış olmalıdır. Dönüş sonrasında ya 2 düzenli haftalık dinlenme süresi (90 saat) ya da düzenli ve kısaltılmış haftalık dinlenme süresi (toplam en az 69 saat) yapılmalıdır.



Düzenli sefer yapan otobüsler

50 km'ye kadar olan hat uzunluklarında düzenli seferlerde kullanılan otobüsler, AB yönetmeliğine göre sürüş ve dinlenme süresi yönetmeliklerden hariç tutulmaktadır. Ancak prensip olarak aynı kuralların sağlandığı sürücü yönetmeliği geçerliliğini korumaktadır. Aşağıda belirtilen kurallar farklı şekilde uygulanmaktadır:

- ➔ Duraklar arası ortalama mesafenin 3 km'den fazla olması durumunda en fazla 4,5 saat sonra en az 30 dakikalık bir mola verilmelidir. Bu, en az 20 dakikalık iki alt mola veya en az 15 dakikalık üç alt molaya ayrılabilir.
- ➔ En fazla 3 km'lik duraklar arası ortalama bir mesafede söz konusu "Altıncı bölüm kuralları" uygulanabilir: Birlikte planlanan sürüş süresinin en az bir altıncı bölümünü oluşturan iş molaları (AU) yeterli olur. Bunlar, çalışma düzenindeki hizmet ve çalışma planlarında yer almalıdır. Burada 10 dakikanın altındaki iş molaları göz önünde bulundurulmaz. Ancak toplu iş sözleşmesinde, en az 8 dakikalık iş molalarının da göz önünde bulundurulabileceği şartı getirilebilmektedir.
- ➔ Haftalık dinlenme süresi 24 saatlik 6 zaman diliminden sonra alınmamalıdır. Bu iki haftalık bir zaman dilimine ayrılabilir. Bu durum uygulamada, şirketin sürücüyü haftalık dinlenme süresi başlamadan önce maksimum 11 çalışma günü boyunca çalıştırabileceği anlamına gelir. Diğer sürüş ve dinlenme süreleri ile birlikte çalışma süresi kanunun yönetmelikleri de burada takip edilmelidir.

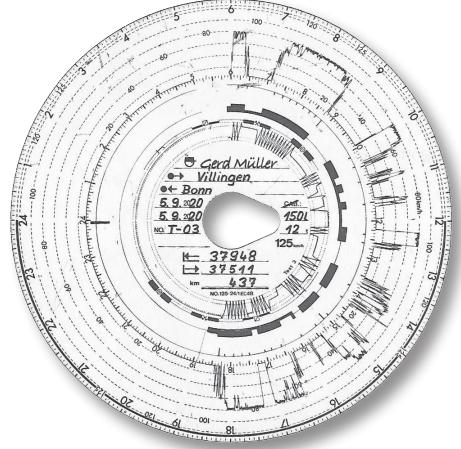
- ➔ Bir sürücünün, bir çalışma haftası içerisinde genel trafiğin yanı sıra ara sıra meydana gelen trafikte araç kullanması durumunda bu günlerde, molalar ve dinlenme sürelerine ilişkin olarak da yüksek sınıflı AB yönetmeliğinin kurallarına uymalıdır.



Dokümantasyon ve taşıma yükümlülükleri

İçinde bulunduğunuz gün ve önceki 28 gün için aşağıdaki belgeleri yanınızda bulundurmanız gerekmektedir (31. 12. 2024 tarihinden itibaren: 56 gün).

- Takograf diski ve/veya çalışma saati kanıtı
- Özel durumlarda (ör. sürücü kartının kaybolması durumunda) gerekli olan çıktılar ve/veya el ile yazılmış kayıtlar
- Gerektiğinde gerçekleştirilen kontrollere ilişkin belgeler
- Dikkate alınmayan günlere ilişkin belgeler
- Mevcut ise sürücü kartınız (aynı zamanda analog takografli bir taşıt kullanıyorsanız)



1. Name, Vorname	2. Amtliches Kennzeichen	3. Tagesvertragsart	4. Datum
5. w/h			
6. d			
7. c			
8. w/h			
9. d			
10. w/h			
11. d			
12. c			
13. w/h			
14. d			
15. c			
16. w/h			
17. d			
18. c			
19. w/h			
20. d			
21. c			
22. w/h			
23. d			
24. c			
8. Ort der Fahrerlaubnis	9. Ort der Fahrerlaubnisgewährung		Ortsbezeichnung
10. Kilometerstand	bei Fahrerlaubnis	km	5. w/h
	bei Fahrerlaubnisbeginn	km	6. d
Gesamtkilometerzahl		km	7. c
Bemerkungen und Unterschrift			

Erklärungen: 5 = Fahrzeug und Leiharbeitsbesitzer
6 = Leiharbeiter
7 = Arbeitgeber/Arbeitgeber ansonsten/Arbeitsbesitzer



Kanıtlar - Sonradan manuel kayıt

Sürücünün, sürücü kartının üzerine manuel kayıt ya da kayıt tutanakları/günlük kontrol tutanakları (serbest zaman diliminden sonra yerleştirilen kayıt tutanağının arka tarafına) üzerine el yazısı ile giriş yaparak içinde bulunduğu günün ve önceki 28 günün tam kanıtını sunma sorumluluğuna sahiptir (31. 12. 2024 tarihinden itibaren: 56 gün). Tatil günleri ve hastalık nedeniyle izinli günler dinlenme süresi olarak eklenmektedir.

başlamadan önce şirket tarafından veya yetkili bir kişi tarafından imzalanmalıdır.

İlgili kuralların ihlali idari suç teşkil etmektedir!

Teknik sebeplerden dolayı sonradan manuel kaydı mümkün olmaması veya oldukça zor olması durumunda kontrol edildiğinde söz konusu zaman dilimini kapsayan, şirketten alınan bir belge sunulmalıdır. Belge el yazısı ile doldurulmuş olmamalıdır. 5 günden uzun bir zaman dilimine ilişkin girişlerin veya 25'ten fazla bireysel aktivitenin girişinin yapılması oldukça zaman almaktadır.

Şirket, ilgili sürücüye yolculuğa başlamadan önce çalışma zamanı kayıtlarının hatalı olduğuna ilişkin gerekçeleri belirten bir belge düzenleyip vermeli ve sürücünün seyahat sırasında belgeyi taşıdığından emin olunmasını sağlamalıdır. Sürücüsü kendi olan şirket, yolculuğa başlamadan önce belgeyi düzenlemeli ve imzalamalıdır. Buna ek olarak belge, yolculuğa

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

Dijital takograf - Esaslar

Hali hazırda kullanılmakta olan iki dijital takograf bulunmaktadır:

Continental/VDO



Stoneridge Electronics



Bir taşıtın dijital bir takograf ile donatılmış olması durumunda bu sürücü tarafından düzgün şekilde kullanılmalıdır. Bu durum, AB yönetmeliklerine göre izin verilen maksimum kütlesi 3,5 tondan* büyük taşıtlar ve taşıt kombinasyonları için geçerlidir. Örneğin belirli amaçlar doğrultusunda kullanılan taşıtlar için istisnai durumlar geçerlidir. Bu durumlar, AB yönetmeliğinin 3 ve 13. maddesinde veya sürücü personel yönetmeliğinin 1 ve 18. maddesinde düzenlenmiştir.

*1 Temmuz 2026 tarihinden itibaren, römork ve yarı römorklar dahil izin verilen maksimum kütlesi 2,5 tonu aşan taşıtlarla yapılan sınır ötesi yük taşımacılığı veya kabotaj taşımacılığında.

Dijital takografın kullanımına ilişkin önemli ipuçlarını bu kitapçıkta ve ayrıca ilgili takografın kullanım kılavuzunda bulabilirsiniz.

Takograflar, sürücünün toplam çalışma süresi boyunca sürekli olarak çalıştırılmalıdır. Manuel girişler, ayarlanan zaman grupları ve gerekli el yazılı belgeler, sürücünün gerçek aktivitesine uygun olmalıdır.

İçinde bulunan gün ve önceki 28 takvim gününe (31.12.2024 tarihinden itibaren: 56 gün) ilişkin eksiksiz belgeler düzenlenmeli ve hazırda bulundurulmalıdır.

Sade bir dille bu durum, sürücü kartlarının araca takılı olmadığı zamanlarda sonradan manuel kaydın yapılmasının gerekli olduğu anlamına gelmektedir.

Bu aynı zamanda yıllık izin ve hastalık nedeniyle alınan izinler için de geçerlidir.

Sürücü kartını taktığınız zaman araç sizi bunu yapmaya zorlar. Bunun göz ardı edilmesi idari suç teşkil eder.



G2 = Jenerasyon 2



Sürücü kartı ilgili kişi ile ilişkilidir. Eylemler ile ilişkili verileri depolar. Bu kart olmadan, taşıt AB yönetmeliği veya ulusal kanunda söz edilen istinalara girmiyorsa dijital takografı bir taşıtı esas olarak kullanamazsınız. Kart beş yıl süreyle geçerlidir.

Şirket kartı şirket ve taşıt verilerinin kaydedilmesi ve kayıttan silinmesi için şirket tarafından kullanılmaktadır. Bu kart, yığın bellekteki verilerin okunmasına ve kaydedilmesine yöneliktir. Kart hiçbir durumda sürücü kartı yerine geçmez. Kart beş yıl süreyle geçerlidir.

Kontrol kartı özel olarak yetkili kontrol organı için düzenlenir. Kontrol sırasında bu genellikle takografın 2. kart yuvasına takılır. Verilerin indirilmesini ve emniyete alınmasını sağlar. Kontrol kartı iki yıl süreyle geçerlidir.

Servis kartı taşıtların ve takografların üreticisine ve yetkili servislere verilmektedir. Bu kart, takografın takılması ve çıkarılması, kalibre edilmesi ve güncellenmesine yönelik görev yapar. Verilerin indirilmesi ve emniyete alınmasını da mümkün kılar. Kart bir yıl süreyle geçerlidir.

Continental/VDO'nun kumanda elemanları



Yazılım geliştirme aşamaları

Takografin yazılımı sürekli olarak daha fazla geliştirilmektedir.

Daha eski Continental/VDO cihazlarında (yayın 3.0 öncesi) kullanılan yazılımın versiyonu yazıcı çekmesindeki tip etiketinden görülmektedir. Ancak esas olarak takografıta bulunan yazılım versiyonu teknik çıktı üzerinde belirtilmektedir.

VDO cihazlarındaki önemli teknik geliştirmeler ilerleyen sayfada listelenmektedir.

```
Ausdruck
AT Fahrzeug
```

```
AT Fahrzeug
TOT Techn. Daten
```

VDO

▼ 28.07.2020 10:17 (UTC)

TOT

○ Lenhard
Bernhard Peter

○D /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

▲ Scania Vertrieb und Se
rvice GmbH
56070 Koblenz August-H
orch-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

Continental/VDO'nun en önemli teknik geliştirmeleri

Yayın	Yeni ıktılar	Teknik geliştirmeler
Yayın 1.2.. V 12..		— Servis tarafından programlanabilen bir eylemde (diğer bir deyişle dinlenme süresi) kontak düğmesinin açılması veya kapatılması
Yayın 1.3.. V 13..	Yazdırma olanaklarında geliştirme: — Sürücü 1 aktivite- teleri — Sürücü 2 aktiviteleri — Taşıt v diyagramı — Taşıt statüsü D1/D2	— Sonradan eksiksiz kayıt (aynı zamanda kartın takılı olmadığı “ara günler” kanıtlanır) — Son 168 saat: Yiğin bellekte hızın tam olarak kaydedilmesi. — Erken uyarılar (0 ila 90 gün): Takograf testleri ve kartın geçerliliği — Uzaktan indirme (DLD indirme cihazı), telsiz yoluyla rahat veri iletimi
Yayın 1.4.. V 14..	— Yazdırmanın daha az aralıkla gerçekleşmesi	— 01.10.2011'den itibaren zorunlu ilk ruhsat — “1 dakika kuralı”: Saniyelerin yuvarlanması - Dakika, paya göre en büyük olan aktiviteyle kaydedilir — “Sonradan manuel giriş”: Yeni kolaylaştırılmış alıştırma — “Kapsam dışı” uyarı - “Geçerli kart olmadan sürüş” hata uyarısı yoktur
Yayın 2.0.. V 20..	— Yerel saatte de yazdırma mümkündür (LOC) - nihai değildir	— 1.10.2012'den itibaren zorunlu ilk ruhsat — Bağımsız ilave hareket sinyali (IMS) KITAS sinyaline ek olarak kaydedilir ve işlenir — Kalıcı, kapsamlı sürücü bilgilerinin bulunduğu “VDO Counter”ın opsiyonel bağlantısı — Akıllı bağlantı yoluyla verilerin akıllı telefona iletimi — Saniye ekranı kullanımı olanağı
Yayın 2.1.. V 21..		— Konum verisi toplama/kaydetme için opsiyonel “GeoLoc modülü” — “Counter fonksiyonlarının” geliştirilmesi (diğer bir deyişle “ok sürücülü alıştırma”, “feribot/tren”)
Yayın 2.2.. V 22..		— Yeni biçimlendirilmif ön ekran (“tek tuşla alıştırma”) — İndirme sürelerinin büyük ölçüde kısaltılması — Veri gösteriminde “Stand By” modu — Yeni emniyet konsepti

Yayın	Yeni çıktılar	Teknik geliştirmeler
Yayın 3.0..		<ul style="list-style-type: none"> — Çalıştırma elemanlarının ekran altında düzenlenmesi — Negatif gösterim yerine doğrudan güneş ışığında daha iyi okunabilirlik — Kontak kapandıktan ve düğmeye basıldıktan sonra aydınlatma — 45 dakikalık molaya ulaşılmadan 2 dakika önce aydınlatma — Daha hızlı okuma ve indirme süresi (%30 zaman tasarrufu) — Kartın daha hızlı çıkarılması (yazdırma sorusu çıkarıldı) — Akıllı telefon uygulaması yoluyla ayarlanabilir
Yayın 4.0 2. Jenerasyon	<ul style="list-style-type: none"> — Takılı kartların listelenmesi — Yeni tamamlayıcı piktogramlar 	<ul style="list-style-type: none"> — 15.06.2019'den itibaren zorunlu ilk ruhsat — Sınırlı "kullanım ömrü" - 15 yıl emniyet sertifikası — Sürücü tarafından yapılan veri koruma ayarları — Konum verisi toplama (GNSS) — Olası manipülasyonlara bakışta uzaktan okuma (DSRC) — Yeni KITAS sensörü — Yeni mühürleme — Yeni takograf kartları (servis kartı istisnasıyla aşağı/yukarı doğru uyarlanabilirlik) — İndirme araçlarının kısıtlı kullanımı

Versiyon 1.3'e kadar VDO'nun temel kullanımı

Sürüş başlangıcı



Sürüşe başlamadan önce sürücü kartınızı kart yuvası 1'e yerleştirmelisiniz. Birden fazla sürücü ile sürüş yapılması durumunda ilk olarak sürücü 1'i ve daha sonra sürücü 2'nin girişini yapın. Sürücü 2 burada kendi sürücü kartını kart yuvası 2'ye yerleştirmelidir.

Welcome

08:00 +

06:00 UTC

Sürücü kartı kart yuvası 1'e yerleştirildikten sonra yanında bulunan göstergeler kısa süreliğine görünür.

Mueller

Daha sonra sürücünün ismi ve veri okumasını gösteren durum çubuğu gösterilir. Sağ altta "araç sürüşü" çalıştırma şekline ait sembol gösterilir.

Letzte Entnahme ?

01.04.2019

18:15

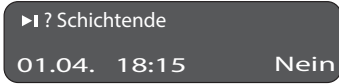
Dijital takograf size kısa süreliğine son çıkarma işleminin zaman noktasını gösterir.

1M Eingabe

Nachtrag ?

Ja

Daha sonra size sonradan manuel kayıt yapmak isteyip istemediğiniz sorulur. Cevabınız evet ise ok tuşlarıyla "Evet" seçeneğini seçin ve daha sonra "OK" tuşuna basın.



Not:

Zamanların tam olarak girilmesinden sorumlusunuz. Dijital takografa her girişten sonra sonradan manuel kayıt oluşturmalısınız. Sonradan manuel kaydın dikkate alınmaması idari bir suç oluşturmaktadır ve özellikle yurt dışında ağır bir cezaya tabii tutulursunuz.

“Vardiya sonu?” sorulduğunda “**Hayır**” seçeneğini seçin ve “**OK**” tuşuna basarak onaylayın.

“Vardiya sonu” seçeneğini “**Hayır**” şeklinde onayladıktan sonra bu gösterge görünür. Alt kısımdaki saat yanar. Bu ayarları dilediğiniz zaman “**Yukarı**” tuşlarıyla ayarlayabilirsiniz. Ok tuşuna basılı tutarak hızlı etkinleştirme yapabilirsiniz. Bu, sürücü kartını taktığınız zaman noktasında otomatik olarak durur.

Girişler genellikle UTC zamanında ayarlanır. Bu, kışın yerel saatimizin 1 saat ve yazın 2 saat gerisindedir. Bu nedenle çalışma başlangıcı birinci veri göstergesinde saat 8 ve sonradan kayıta 6 olarak görünür! Girişi “**OK**” seçeneğine basarak onaylayın.

“**OK**” seçeneği ile onayladıktan sonra sağ alt tarafta bir piktogram görünür. Ok tuşlarıyla doğru piktogramı seçin ve bunu “**OK**” seçeneği ile onaylayın. Manuel girişi onayladıktan sonra dijital takograf çalışmaya hazırdır ve sürüşe geçebilirsiniz. Ülke girişinin size sorulmaması durumunda (eski yazılım versiyonlarında) bunu “Sürücü 1 girişi” menü seçeneğinden yapmalısınız.

Sonradan manuel kayıt Continental/VDO versiyon 1.4'e kadar

Letzte Entnahme

01.04.2019

16:31

Sürücü kartı takıldıktan sonra karşılama metni, sürücünün ismi ve son çıkarma zamanı gösterilir.

1M Eingabe

Nachtrag ?

Ja

Sonradan kayıt yapmak istediğinizde “OK” tuşuyla “Evet” seçeneğini onaylayın.

M 01.04.16

16:31

H 02.04.16

07:35

Daha sonra son çıkarma zamanı (1. satır) ve takma zamanı (2. satır) gösterilir. Sol alt tarafta H sembolü yanar.

Dinlenme süresini “OK” seçeneğine basarak onaylayın.

“OK” seçeneği ile tarih (gerektiğinde ay, yıl), saat ve dakikayı onaylayın.

1M Eingabe

bestätigen?

Ja

1 M girişini “EVET” ve “OK” seçenekleriyle onaylayın.

(“Hayır” + “OK” seçeneğiyle yeniden başlangıca dönersiniz.)

Beginn Land

: D

“Başlanan ülke” seçeneği gösterilir. Gerektiğinde ülkeyi değiştirin. “OK” seçeneği ile onaylayın. 2. Jenerasyon takograflarda birinci kayıt sırasında ülke girişi sonrasında ek olarak “ITS verilerini çıkarma” ve akabinde “VDO verilerini çıkarma” seçenekleri görünür.

07:36 0 km/h

H 234567.8 km H

Daha sonra standart ekran gösterilir.

Continental/VDO menüsü (örnek niteliğinde)

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

Bu sayfada sürücü için en önemli menü adımları gösterilmektedir. Dijital takograflar sürekli olarak geliştirilmektedir. Çok sayıda yenilik olması nedeniyle tüm menü gösterilememektedir. Sürücü cihazın verilen kitapçığında ipuçlarına ulaşabilir.

Feribot/Tren kullanımında Continental/VDO

Eingabe

↔ Fahrzeug

↔ Fahrzeug

↔ Föhre/Zug

12:50 0 km/h

234567.8 km

“OK” tuşu ile onaylayın ve ana menüden “Taşıt girişi” ögesini seçin. Seçeneği “OK” ögesi ile onaylayın.

Ok tuşlarıyla “Feribot/Tren” seçimini yapın ve bu işlemi “OK” seçeneği ile onaylayın. Kısa süre sonra “Giriş kaydedildi” notu görünür.

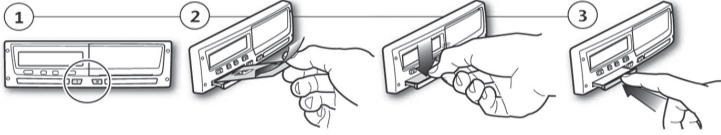
Ana moda geri gidin. “Feribot” sembolü gösterecektir. Takograf versiyonuna göre geri alma otomatik ya da manuel olarak gerçekleştirilir.



Stoneridge kumanda elemanları



Stoneridge'in temel kullanımı



Sürücü kartının takılması

- 1 Kart yuvası açılana kadar sürücü 1 veya sürücü 2 düğmesini basılı tutun.
- 2 Çipli kartı yukarı bakacak şekilde takın.
- 3 Kart yuvasını hafifçe iterek kapatın.



Sürücü kartının çıkarılması

- 1 Sürücü 1 veya sürücü 2 düğmesini basılı tutun.
- 2 Mevcut ülkeyi seçin ve onaylayın.
Onaylandıktan sonra kart çekmecesi açılır.
- 3 Kartı açıklıktan aşağıdan kart yuvasından yukarı doğru bastırın.

Stoneridge sonradan manuel kayıt

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

Kart takıldıktan sonra ekranda “**Hoş geldiniz**” yazısı görünür. Daha sonra takograf sürücü kartının son çıkarılma zamanını gösterir.

Günlük ve haftalık dinlenme sürenizi girdikten sonra bu seçenekte “**OK**” ögesiyle onaylama yapabilirsiniz.

Onaylandıktan sonra cihazda işinizin sonlandığı ülkeyi tekrar soracaktır. Burada ok tuşlarıyla ülkeyi seçip onaylayabilirsiniz. Diğer çalışma şekilleri için şekillere bakınız.

Bir çıktı almanız gerektiğinde burada ok tuşlarıyla “**Evet**” seçeneğine basın ve “**OK**” ile onaylayın. Daha sonra gerçekleştirdiğiniz görevleri onaylamanız gerekecek ve taahhüt sürüşe hazır olacaktır.

Feribot/Tren kullanımında Stoneridge



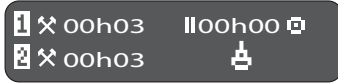
"OK" tuşuna basın. Yanında bulunan göstergeler gösterilir.



Ok tuşuyla (1 kez **aşağı** tuşu)
"Yer girişini" seçin ve "OK" seçeneği ile onaylayın.



Ok tuşuyla (1 kez **aşağı** tuşu)
"Feribot/Tren" seçeneğini seçin ve "OK" seçeneği ile onaylayın.



İki kez "**Geri**" tuşuyla onaylayın. Ana ekran görünür, "Feribot/tren" sembolü sağ altta gösterilir.

Takograf versiyonuna göre geri alma otomatik ya da manuel olarak gerçekleştirilir.

Piktogramlar

İşletim türleri	
🏢	Şirket
🔍	Kontrol
⚙️	İşletim
🔧	Kalibrasyon
🏭	Üretim durumu

Kişiler	
🏢	Şirket
🔍	Denetçi
👤	Sürücü
🔧	Atölye/Test yeri
🏭	Üretici

Aktiviteler	
🕒	Hazırlık süresi
🕒	Sürüş süresi
🛑	Mola ve dinlenme süresi
⌘	Diğer çalışma süresi
⏸️	Geçerli mola
?	Bilinmiyor

Cihazlar/ Fonksiyonlar	
1	Kartı yuvası 1; Sürücü 1
2	Kartı yuvası 2; Sürücü 2
📄	Takograf kartı (okuması tamamlanmış)
📄	Takograf kartı takılı; ilgili veriler okunmuş.
🕒	Saat
🖨️	Yazıcı/Baskı
🚪	Giriş
📊	Gösterge
🔑	Lisans kodu
📄	Harici kayıt; Verileri indir (Kopyala)
📄	Veri aktarımı sürüyor
🔧	Enkoder
🚗	Araç/Araç birimi/ DTCO 4.0
📏	Lastik boyutu
⚡	Alt gerilim
⚡	Aşırı gerilim
⚡	Gerilim kesintisi
📡	Uzaktan kumanda

Çeşitli	
!	Olay
✖️	Arıza
🔔	Kullanım notu/Çalışma süresi uyarıları
🕒	Vardiya başlangıcı
📍	Yer

Çeşitli	
	Emniyet
	Hız
	Süre
	Toplam/Özet
	Vardiya sonu
	Aktivitelerin manuel girişi

Özel koşullar	
	Kontrol cihazı gerekli değil
	Feribot veya tren üzerinde durma

Niteleyiciler	
	Günlük
	Haftalık
	İki hafta
	Başlangıç veya bitiş

Piktogram kombinasyonları

Çeşitli	
	Kontrol yeri
	Başlangıç süresi
	Bitiş süresi
	Kapsam dışı başlangıç: Kontrol cihazı gerekli değil
	Kapsam dışı bitiş
	Feribot/Tren başlangıcı
	Feribot/Tren sonu
	İş gününün başladığı yer (Vardiya başlangıcı)
	İş gününün sona erdiği yer (Vardiya bitışı)
	Araçtaki
	Sürücü kartı baskısı
	Araç baskısı/ DTCO 4.0
	Araç girişi/DTCO 4.0
	Sürücü kartı göstergesi
	Araç göstergesi/DTCO 4.0
	Yerel saat
	Şirketin yerel saati

Kartlar	
	Sürücü kartı
	Şirket kartı
	Kontrol kartı
	Atölye kartı
	Kart takılı değil

Piktogram kombinasyonları

Sürüşler	
	Ekip modu
	İki haftanın toplam sürüş süresi

Baskılar	
	Sürücü kartındaki günlük sürücü aktiviteleri (Günlük değer)
	Sürücü kartındaki olaylar ve arızalar
	DTCO 4.0'daki günlük sürücü aktiviteleri (Günlük değer)
	DTCO 4.0'daki olaylar ve arızalar
	Hız aşımaları
	Teknik veriler
	Sürücü aktiviteleri
	Etkinleştirilmiş uzaktan kumandalı zaman aralıkları
	v diyagramı
	D1/D2 diyagramı durumu (Opsiyon)
	D1/D2 diyagramı durumu (Opsiyon)
	Dönme frekansı profilleri (Opsiyon)
	Sensör bilgisi
	Emniyet bilgisi

Gösterge	
	Sürücü kartındaki günlük sürücü aktiviteleri (Günlük değer)
	Sürücü kartındaki olaylar ve arızalar
	Araçtaki/DTCO 4.0'daki günlük sürücü aktiviteleri (Günlük değer)
	Araçtaki/DTCO 4.0'daki olaylar ve arızalar
	Hız aşımaları
	Teknik veriler
	Kartlar
	Şirket

Olaylar	
	Geçersiz bir takograf kartının takılması
	Zaman çakışması
	Sürüş esnasında sürücünü kartının takılması
	Hız aşımı
	Enkoderli iletişimde hata
	Zaman ayarı (Atölye tarafından)
	Kart uyumsuzluğu
	Geçerli sürücü kartı olmadan sürüş
	Son kart işlemi düzgün yapılmadı
	Güç beslemesinin kesilmesi

Olaylar

!⚠	Emniyet ihlali
!⌘	Eksik GNSS sinyali
!⌚	Zaman çakışması
!📶	İletişim hatası DSRC
>🚦	Hız aşımı kontrolü
!🚗	Araç hareket uyumsuzluğu

Arızalar

×📱	Kartın hatalı çalışması
×📄	Yazıcı arızası
×🚗	Dahili arıza DTCO 4.0
×📄	İndirme sırasında hata
×📱	Enkoder arızası
×⌘	Dahili GNSS hatası
×📶	Dahili DSRC hatası

Sürüş süresi uyarıları

🕒	Mola!
---	-------

Manuel giriş işlemi

📄/📄/📄	Aktivilerin girişi
?	Bilinmeyen aktivite girişi
📄?	Vardiya sonunda yer girişi
📄?	Vardiya başlangıcında yer girişi

Kullanım notları

📄	Giriş yanlış
📄	Menüye erişim mümkün değil
📄	Lütfen giriş yapın
📄	Baskı mümkün değil
📄	Kağıt yok

Kullanım notları

📄	Baskı gecikmiş
📄	Kart hatalı
📄	Kart seçin
📄	Yanlış kart
📄	Tahliye mümkün değil
📄	İşlem gecikmiş
📄?	Kayıt tutarsız
📄	Cihaz arızası
📄1	Şu günden sonra geçersiz:...
📄	Şu günden sonra kalibre edilebilir:...
📄1	Şu günden sonra sürücü kartındaki veriler indirilebilir:...

VDO Counter (Opsiyon)

🕒	Kalan sürüş süresi
🕒	Bir sonraki sürüş süresi başlangıcı
🕒	Gelecekteki sürüş süresi
🕒	Kalan mola/dinlenme süresi
🕒	Başlangıca kadar kalan süre günlük, haftalık dinlenme süresi

Çıktıda yer alan sembollerin anlamları

Baskı (GEN 2)	-----GEN2----- v 04.08.2020 12:55 (UTC) -----T-----	
	24h	Sürücü kartında 24 saat baskı
Sürücü	o Mocac Da Costao Paulo Miguel	
Menşei/No./ Geçerlilik süresi/GEN 2	o L / 19771227115D00 0 1 07.12.2024 - GEN 2	
	A WKK63339213802008 L / W123	Araç: FIN/Ülke kodu/işareti
Pantograf üreticisi Cihaz numarası/GEN 2	B Continental Automotive GmbH 1381.1520133004 GEN 2	
Atölye	T Merbag S.A.	
Kart numarası/ Kalibrasyon	T M L / 9 6 2 9 9 W 0 4 T 21.12.2019	Takılı kontrol kartı ile son kontrol
	04.08.2020 14	Manuel sonradan kayıt
Araç işaretleri KM durumu	h 00:00 02h54 -----1----- A L / W123 40 323 km h 02:54 00h04 h 02:58 00h07 00 o 03:05 00h22 00 x 03:27 00h05 00 o 03:32 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 00h02 00	Saat 02:54'te kartın takılması aşağıdaki aktiviteler 02:58 itibariyle iki sürücülü işletim
Ülke konumu 02:54 h/ başlangıcı	km; km 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	3 saat sonraki konumlar Araç hareketi
	o#12:53 lon + 6°18.3' lat + 49°36.3' 12:53 40 525 km	KM durumu
Sürücü aktivitelerinin toplamı	o 04h08 km x 00h32 g 00h00 + 07h45 ? 00h00 oo 09h27	
	-----!xB----- !+ 04.02.2020 05:19 !08 00h01 A L / W444 -----!xB-----	Olaylar/Arızalar/ Sürücü kartı

Sorular ve yanıtları

Dinlenme süreleri taşıt içinde geçirilebilir mi?

Esas olarak dinlenme sürelerine sadece sabit bir taşıt içinde izin verilmektedir! Günlük ve kısaltılmış haftalık dinlenme sürelerinin taşıt içerisinde geçirilmesine sadece taşıtın her sürücüsü için uygun uyku olanaklarına sahip olması durumunda izin verilir. Taşıt içerisindeki koltuk uykusu için uygun bir olanak değildir. 45 saat veya daha uzun dinlenme süresi taşıt içinde geçirilemez. Birden fazla sürücünün olduğu çalışma şeklinde ikinci sürücünün, izin verilen taşıta spesifik bir geri çekme cihazının mevcut olması durumunda sadece sürüş sırasında uyku kabininde uyuyabileceğine dikkat edilmelidir. Ancak bu zaman, seyahati süren taşıt üzerinde geçirilmesinden dolayı dinlenme süresi olarak değerlendirilmez.

Birden fazla sürücülü çalışma modunda hangi koşullar geçerlidir?

Art arda iki günlük dinlenme süresi arasında veya günlük ve haftalık dinlenme süresi arasındaki sürüş süresi sırasında sürüş amacıyla en az iki sürücünün kullanılması durumunda birden fazla sürücülü çalışma şekli söz konusu olur. İkinci sürücü, en geç ikinci saatin başlangıcında hazır bulunmalıdır. İkinci sürücünün ilk olarak daha geç bir zaman noktasında sürüşe geçmesi durumunda bu durum birden fazla sürücülü çalışma şekli olarak geçerli olmayacaktır!

Birden fazla sürücülü çalışma şeklinde 30 saatlik ilgili bir zaman dilimi geçerlidir. 30 saat içerisinde en az 9 saatlik bir dinlenme süresi uygulanmalıdır. Birden fazla sürücülü çalışma şeklinde günlük dinlenme süresinin örneğin Salı sabahı saat 6'da başlaması durumunda her iki sürücü Çarşamba öğlen saat 12'ye kadar yeni bir günlük dinlenme süresini tamamlamış olmalıdır. Taşıtın her iki sürücüsü için uygun bir uyku kabini ile donatılmış olması durumunda birden fazla sürücülü çalışma şeklinde günlük dinlenme süreleri sabit taşıt içerisinde geçirilebilir.



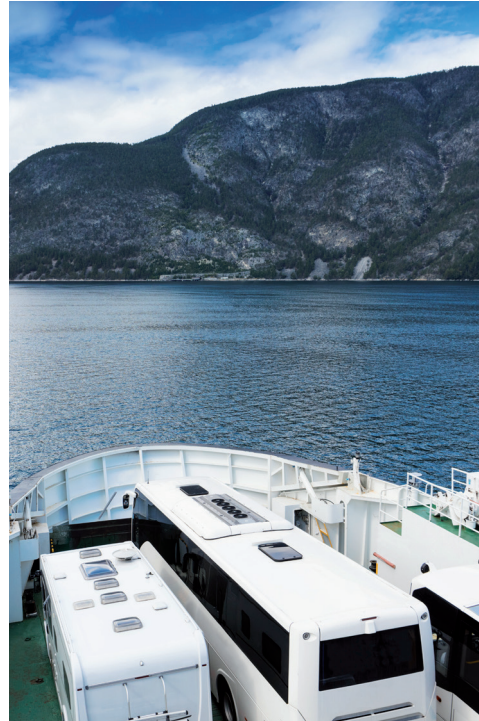
Feribot ve tren üzerinde geçirilen zamanlar dinlenme süresi olarak geçer mi?

Feribot veya tren üzerinde geçirilen zamanlar belirli koşullar altında dinlenme süresi olarak kayıtlara geçirilebilir. Bunun için geçerli olanlar: Burada maksimum iki mola bulunabilir







- a) genel günlük dinlenme süresi (11 saat) veya
- b) azaltılmış haftalık dinlenme süresi (≥ 24 ila < 45 saat) veya
- c) genel haftalık dinlenme süresi (≥ 45 saat).

Molaların süresi toplam maksimum bir saat olmalıdır.

Burada diğer koşullar geçerlidir: Genel günlük dinlenme süresinde (a) veya azaltılmış haftalık dinlenme süresindeki (b) molalarda bir uyku kabini veya bir yatak veya yatak yeri bulunmalıdır. Genel haftalık dinlenme süresindeki (c) molalarda bir uyku kabini bulunmalı ve seyahat süresi en az 8 saat olmalıdır. Feribot veya trende, taşıtın orada durdurulması durumunda dijital takograf "Feribot/Tren" ayarına getirilmelidir.




Örnek: Calais'teki limanda 2 saat bekliyorsunuz. Feribot üzerinde yolculuk 15 dakika sürecek. Dover'a iki saatlik geçiş süresini bir uyku kabini, bir yatakta veya bir yatak yerinde geçiriyorsunuz. İngiltere'ye vardikten sonra feribottan inip 30 dakika sonra bir park yeri buluyorsunuz. Orada 7 saatlik dinlenme süresini geçiriyorsunuz. Böylelikle (a) maddesine göre koşullar yerine getirilmiş olur. Daha sonra bir sonraki 24 saatlik zaman dilimi başlar.

2 saat  Calais'te	15 dak.  Feribot durma pozisyonu: Feribot sembolünü değiştirin! 	2 saat  Geçit	30 dak.  Geri alma işlemi, takograf versiyonuna bağlı olarak otomatik veya manuel gerçekleşir	7 saat  Dover'da
---	---	--	--	---



Hazırlık süreleri nedir?

- Sürücü işi almak üzere hazır beklemektedir
- Örneğin, yedek sürücü olarak geçen süre
- Bekleme süresinin uzunluğu sürücü tarafından bilinmektedir
- Bekleme süresinin bilinmemesi durumunda = “Diğer işler”
-  = Dinlenme süresi yok, ancak birden fazla sürücülü çalışma şeklinde mola

Kaç tane yedek kağıt rulosunu yanınızda bulundurmalıyım?

Üye ülkelerdeki farklı düzenlemeler nedeniyle en az 3 yedek kağıt rulosunun yanınızda bulundurulması önerilmektedir.

Trafiğin sıkışık olması durumunda sürüş süresini aşabilir miyim?

Genellikle bir sürücü daima sürüş ve dinlenme sürelerine ilişkin talimatlara uymalıdır. Diğer bir deyişle: Doğru zamanda uygun bir park yerine hareket etmelidir. Beklenmeden meydana gelen, olağandışı bir durumdan kaynaklı olarak bunun mümkün olmaması durumunda istisnai durumlarda talimatlardan sapabilir. Sürücü bir sonraki uygun park yerine ulaşır ulaşmaz el yazısıyla sapmanın türü ve gerekçesini kayıt tutanağı, takograf çıktısı veya çalışma planı (genel trafik durumunda) üzerinde belirtmelidir. Ancak olağanüstü hal durumu sadece gerçek olağandışı durumlarda geçerlidir. Genelde meydana gelen trafik sıkışıklığı, kötü hava koşulları durumları veya park yerinin müsaitliği yolculuk planlaması yaparken göz önünde bulundurulmalıdır. Detaylı bilgi için bakınız, Sayfa 12/13.

UTC saati ne anlama gelir?

UTC (eş güdümlü evrensel zaman) eş güdümlü dünya saati. Zaman belirlemede temel olarak kullanılır. Dijital takografda genellikle tüm manuel girişler UTC saatinde (saat dilimi 0) gerçekleşir. Yaz ve kış saatlerinin dikkate alınması önemlidir. Yerel saatimiz, kış döneminde bir saat ve yaz döneminde iki saat ileridedir. Diğer bir deyişle yerel saatimizde yaz döneminde saat 20'de dijital takografdaki UTC saati 18 ve kış döneminde 19'dur.

“Kapsam dışı” modunu ne zaman kullanabilirim?

“Kapsam dışı” modu, kanuni bir istisnai durumun mevcut olması (ör. Zanaatkar düzenlemesi) durumunda veya FPersV'nin 1. Maddesi ve 561/2006 nolu yönetmeliğin (AT) alansal geçerlilik aralığının dışındaki sürüşler için dijital takograf üzerindeki bir ayarlamadır. Bu koşullar sona erdiğinde “KAPSAM DIŞI” ayarı manuel olarak geri alınmalıdır. Dikkat: Sürücü kartı her çıkarılıp takıldığında otomatik geri ayar gerçekleşir. “KAPSAM DIŞI” modunun kullanım gerekçesi herhangi bir sorgu durumu için not edilmelidir.



Sürücü kartı ne zaman okunmalıdır?

Sürücü kartınız en geç 28 gün sonra (son eylemden sonra) şirket tarafından okunmalıdır. Şirket verileri en az 1 yıl boyunca firma içinde depolanmalıdır. Bu, uzaktan veri iletimi yoluyla veya verileri depolamak üzere firma içi yazılıma ileten bir kart terminali aracılığıyla gerçekleştirilir. Sürücü kartı okunurken kart üzerindeki veriler silinmemeli, sadece kopyalanmalıdır. Karton her hafta okunması önerilmektedir.

Kartımı kaybettiğimde ne yapmalıyım?

Hatalı fonksiyon, hasar görme, kaybetme veya çalınma durumlarında 7 gün içerisinde ilgili otoriteye yenileme talebinde bulunmalısınız. Çalınma durumunda buna ek olarak polise bildirilmeli, başvuru sırasında rapor sunulmalıdır. Yeni kart başvurusu yapıldıktan sonra genellikle 15 güne kadar sürüşünüze devam edebilirsiniz, burada her sürüş öncesinde ve sonrasında sürücü tarafından imzalanması gereken kişiselleştirilmiş bir günlük takograf çıktısı alınmalıdır. Sürücü kartı takılmadan yapılan bir sürüş istisnai olarak sadece yukarıda söz edilen dört durumda geçerlidir.



Taşıta varış çalışma süresi olarak sayılır mı?

Otomobil veya halka açık bir toplu taşıma aracıyla ikamet yeri ve iş yeri arasındaki gidiş ve gelişler çalışma süresi olarak sayılmaz, bunlar dinlenme süresinin bir bölümüdür. Ancak ticari taşıtın eve götürülmesi durumunda bu durum geçerli değildir. Taşıtın işveren iş yeri veya ikamet yeri dışında bir yere götürülmesi durumunda bunun için gerekli seyahat süreleri “diğer iş” veya “bekleme süresi” olarak geçerli olur ve kayıt tutanağına, sürücü katına veya çalışma planına girilmesi gerekir.

Yığın belleğe ne kaydedilir?

Dijital takografıta bulunan yığın bellek yılın en az 365 günü taşıt üzerinde yapılan tüm aktiviteleri kaydeder. Bu bellek 90 takvim günü sonrasında şirket tarafından okunmalıdır. Veriler şirket içinde depolanmalıdır ve kanuni gereklilikler yerine getirilmelidir. En azından son 24 sürüş saatindeki hızlar tam olarak yığın belleğe kaydedilir.

Faydalı İnternet siteleri:

www.bag.bund.de
www.stuttgart.ihk24.de
www.komnet.nrw.de



Bölgesel olarak köklü - ülke çapında birbirine bağlı



-  Rumence
-  Lehçe
-  Türkçe
-  Bulgarca
-  Rusça
-  Çekçe