



ZMENY V KONTROLÁCH PRAVIDELNÉHO TÝŽDENNÉHO ODPOČINKU VO FRANCÚZSKU A BELGICKU A NOVÉ NARIADENIE O DIGITÁLNYCH TACHOGRAFOCH



ZVÄZ LOGISTIKY A ZASIELATEĽSTVA
SLOVENSKEJ REPUBLIKY



Jozef Gnap, prof. Ing. PhD.



Nariadenie EP a Rady č. 561 je z roku **2006** !!!!!!!

TRACE Transport Regulators Align Control Enforcement

Vysvetlenie nariadenia Európskeho parlamentu
a Rady (ES) č. 561/2006 s cieľom napomáhať
harmonizovanému zabezpečeniu dodržiavania
predpisov pri cestných kontrolách





Nariadenie EÚ č. 561/2006 a Nariadenie Rady (EHS) č. 165/2014

- Tieto Nariadenia sa **vzťahujú aj na vnútroštátnu nákladnú dopravu vykonávanú vozidlami nad 3,5 t celkovej hmotnosti a autobusovú dopravu s dĺžkou linky nad 50 km.**





Článok 10 Nariadenia 561/2006

Zodpovednosť aj **zasielateľov za dodržanie zmluvne dohodnutých dopravných harmonogramov boli v súlade s Nariadením 561/2006**



Dohoda AETR



- Dohoda AETR sa vzťahuje na nákladnú dopravu vykonávanú vozidlami nad 3,5 t celkovej hmotnosti a autobusovú dopravu s dĺžkou linky nad 50 km.



Od 20.09.2010 totožná s predpismi EÚ !!!

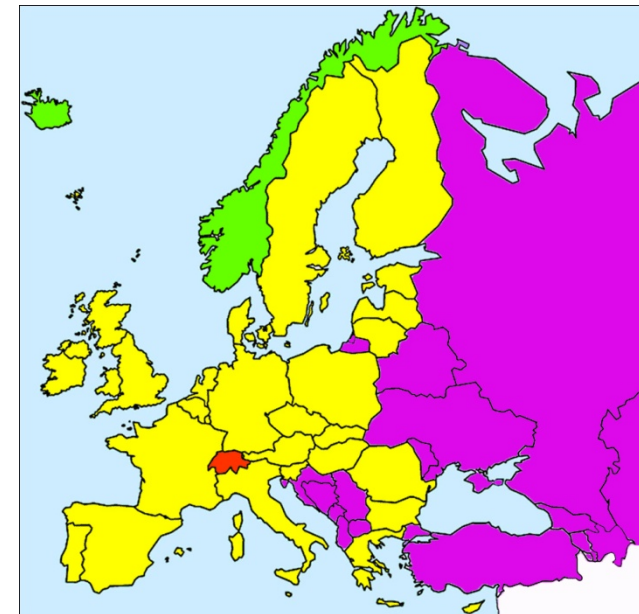


Dohoda AETR



Platí pri prepravách do tretích krajín (krajín mimo 28 štátov EÚ), ktoré sú **zmluvnými krajinami Dohody AETR** (21 štátov):

Albánsko, Andorra, Arménsko, Azerbajdžan, Bielorusko, Bosna a Hercegovina, Kazachstan, Lichtenštajnsko, Macedónsko, Moldavsko, Monako, Ruská federácia, San Marino, Srbsko a Čierna Hora, Turecko, Turkménsko, Uzbekistan, Ukrajina





EP začal uvažovať o znížení na 2,8 t



Persönliches Kontrollbuch für das Fahrpersonal im Straßenverkehr
(Český návod)

II. Städt

III. Begonnen am: _____

IV. Abgeschlossen am: _____

V. Inhaber des Kontrollbuches:
Familiennamen, Vorname, Geburtsdatum, und Anschrift: _____

VI. Ausgegeben von:
Name, Anschrift, Firmenstempel und gegebenenfalls Firmenlogo des Unternehmens: _____

VII. Anzahl der Tageskontrollblätter: **28**

(Ausfüllhilfe)

1. Name, Vorname <i>Ehrlich, Hugo</i>	2. Amtliches Kennzeichen <i>S-HE 1949</i>	3. Kontrollblatt Nr. 13	4. Datum <i>17.12.2011</i>
--	--	-----------------------------------	-------------------------------

Uhrzeit

5. Ruhezeiten	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
6. Lenkzeiten	[Grid with icons]											
7. so. Arbeitszeit	[Grid with icons]											

Uhrzeit

5. Ruhezeiten	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
6. Lenkzeiten	[Grid with icons]											
7. so. Arbeitszeit	[Grid with icons]											

8. Ort der Fahraufnahme: *Stuttgart* 9. Ort der Fahrtbeendigung: *Baden-Baden*

10. Zulässiges Gesamtgewicht des Fahrzeuges inkl. Anhänger: *3,49 t*

11. Kilometerstand	bei Fahraufnahme	<i>92.428</i> km	5. Ruhezeiten	<i>15,00</i>
	bei Fahrtbeginn	<i>92.200</i> km	6. Lenkzeiten	<i>5,50</i>
Gesamtfahrstrecke		<i>228</i> km	7. so. Arbeitszeit	<i>3,50</i>
Bemerkungen und Unterschrift: <i>Hugo Ehrlich</i>			gesamte Arbeitszeit	<i>9,00</i>

KIEROWCA (imię, nazwisko, adres, firma) *Krzysztof Lotnik66 ; Pieczętka Firmy*

NUMER POJAZDU: *WB 342 C* NUMER KARTY: *01/WB 09 /11* DATA: *09.09.2011*

4.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
5.	[Grid with red lines]											
6. <input checked="" type="checkbox"/>	[Grid with red lines]											

7. POCZĄTEK TRASY: *Poznań - PL* 8. KONIEC TRASY: *Lyon - F*

9. DOPUSZCZALNA MASA BRUTTO POJAZDU (z przyczepą): *3.500 kg*

10. STAN LICZNIKA

po zakończeniu jazdy	<i>81.987</i>	km
przed rozpoczęciem jazdy	<i>80.566</i>	km
CAŁY ODCINEK:	<i>1.421</i>	km

UWAGI I PODPIS: *ioweowejwef*

LICZBA GODZIN	
4.	<i>11</i>
5.	<i>9 + 4</i>
6. <input checked="" type="checkbox"/>	<i>---</i>
24	

Legenda:



- czas postoju i przerw w czasie jazdy



- czas jazdy



- pozostałe czasy pracy, gotowość robocza



V čom vznikol problém v roku 2014!!!



Nariadenie EP a Rady 561/2006 čl. 8 ods. 8



- **Ak sa tak vodič rozhodne**, môžu sa doby denného odpočinku a **doby skráteného týždenného odpočinku** mimo základne čerpať vo vozidle, pokiaľ je vybavené vhodnými zariadeniami na spanie pre každého vodiča a vozidlo nie je v pohybe.



Kde je možné čerpať denný a skrátený týždenný odpočinok odpočinok?

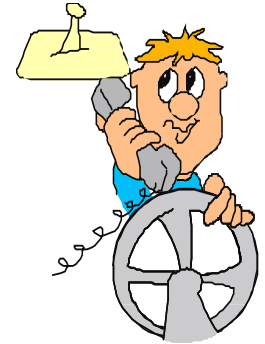
Denný odpočinok sa môže čerpať mimo základne dopravcu vo vozidle, pokiaľ je vybavené lôžkom a **nie je v pohybe.**



Vodič môže voľne disponovať so svojim časom



6



sa začne najneskôr na konci
šiestich 24 – hod. období od
ukončenia predchádzajúceho
týždenného odpočinku.

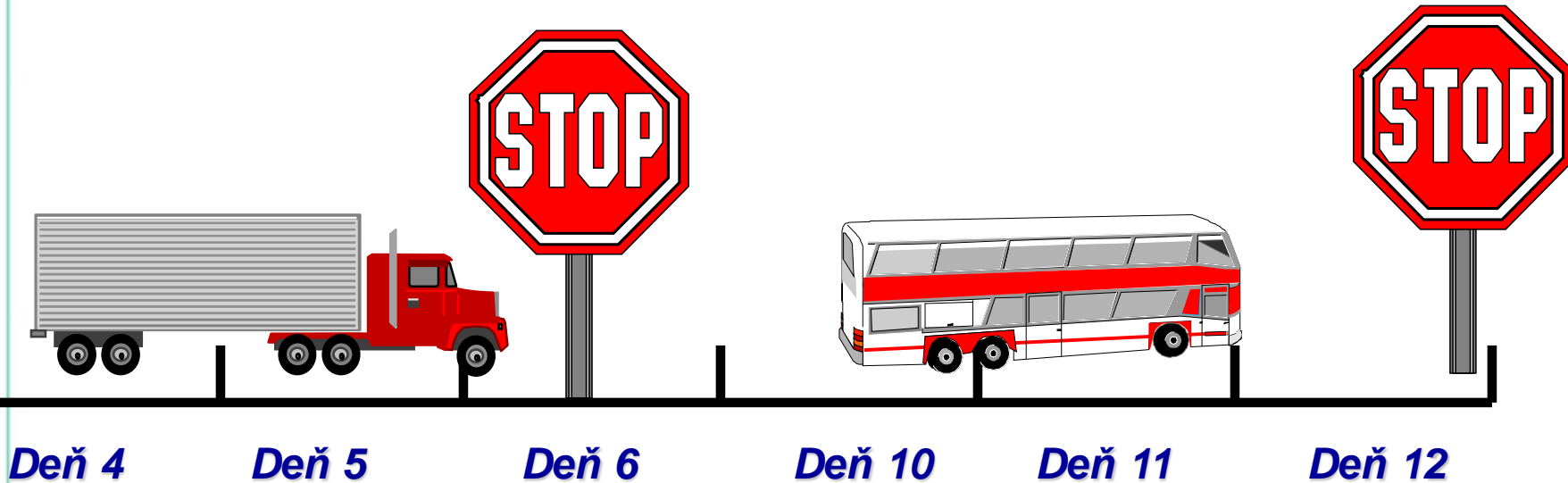
6x 24h = 144 hod.



Doba pravidelného týždenného času odpočinku



Katedra cestnej a mestskej dopravy



45 hodín



Doba **skráteneho** týždenného odpočinku

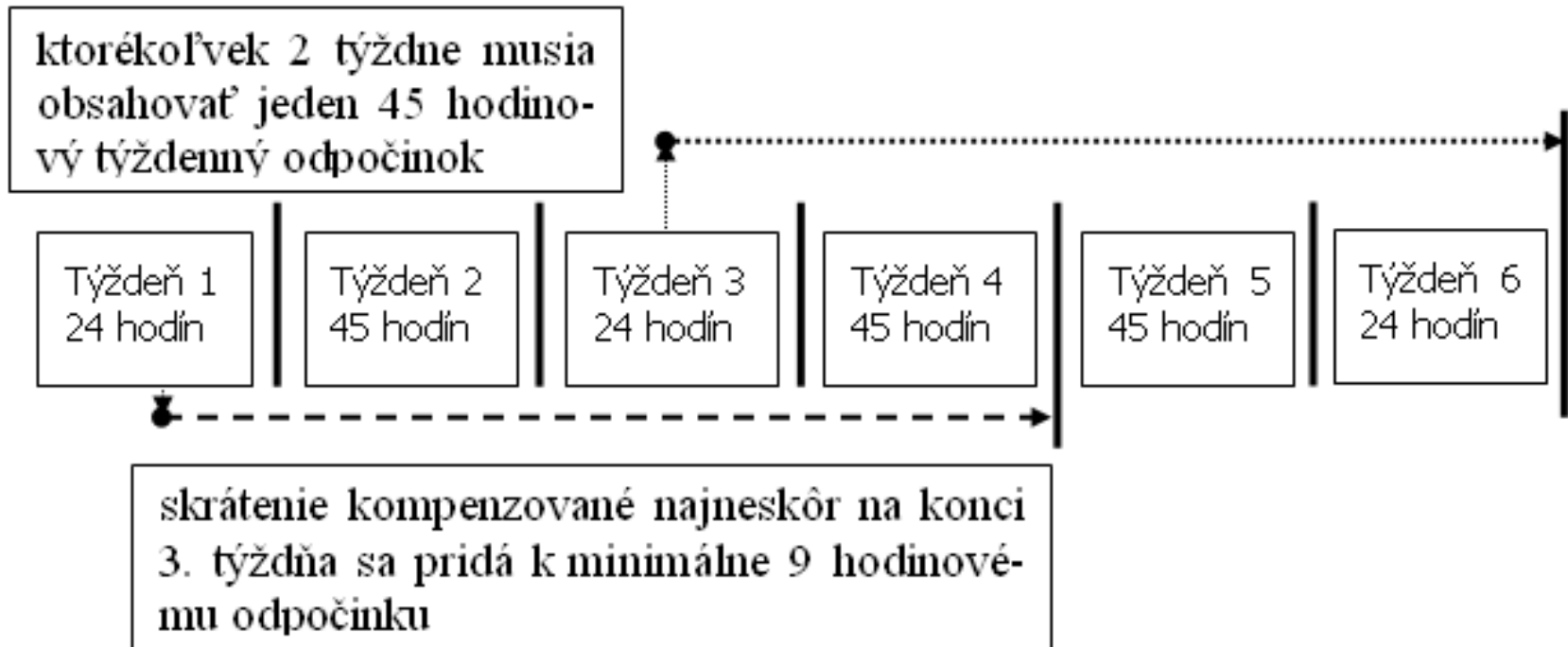
- Je akákoľvek doba odpočinku trvajúca menej ako 45 hod., ktorá môže byť najmenej 24 po sebe idúcich hodín.

**Čiže aj 44 h 59 min je skráteneý odpočinok
(a ten je možné tráviť vo vozidle)**





Týždenný čas odpočinku



**Kompenzácia skrátenia odpočinku:
21 h + 24 h = 45 hod.**



Kompenzácia skrátenie

Každý odpočinok čerpaný ako náhrada doby skráteného týždenného odpočinku sa pripočíta k ďalšej dobe **odpočinku trvajúcej aspoň 9 hodín.**



Vyššia moc a maximálny dvojtýždenný čas jazdy 90 hod.

S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	
Week 1		Week 2						Week 3						Week 4						
Weekly rest (week 1)		Driving 9 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Red. weekly rest (week 2)	Driving 10 hours	Driving 10 hours	Driving 10 hours	Driving 10 hours	Driving 9 hours	Driving 5 hours	Weekly rest (week 3)				Driving 10 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Driving 10 hours
		4 24-hour periods					6 24-hour periods							4 24-hour periods						
		Weekly driving time: 56 hours						Weekly driving time: 34 hours						Weekly driving time: 38 hours						



Kompenzácia skrátenia týždenného odpočinku

S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S
Week 1		Week 2						Week 3						Week 4								
Red. weekly rest (week 1)	Driving 10 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Weekly rest (week 2)	Driving 10 hours	Driving 10 hours	Driving 10 hours	Driving 10 hours	Driving 10 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Red. weekly rest (week 3)	Driving 3 hours	Driving 2 hours	Driving 9 hours	Driving 10 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Weekly rest (week 4) and compensation of reduced weekly rest		
		4 24-hour periods				6 24-hour periods								6 24-hour periods							from Week 1	
		Weekly driving time: 47 hours						Weekly driving time: 43 hours						Weekly driving time: 37 hours								
		Two weeks driving time: 90 hours																				
														Two weeks driving time: 80 hours								



ČESMAD Slovakia info



Do diskusie sa prihlásil aj p. Lupták (foto 17):

„Mám otázku: Mám v ruke podpísaný doklad hlavným inšpektorom SR, kde mi konštatoval, že 45-ka sa musí robiť mimo ťahača. Bol dopyt aj na IRU, bol dopyt aj na ČESMAD.

ČESMAD dal jasné stanovisko, pokiaľ je ťahač uspôsobený na spanie, 45-ka sa môže robiť. Hlavný inšpektor mi odpísal na hlavičkovom papieri, že jednoznačne sa nesmie robiť.“

Predseda júci zareagoval na podnet tak, že treba dať všetky doklady na sekretariát ČESMAD-u, aby sme pomohli vyriešiť situáciu, aby sme mohli aj so štátnou správou, so všetkými začať rokovať.

Zdroj: **Kilometer**



Sociálna komisia ČESMAD Slovakia





Kde sa môže čerpať pravidelný týždenný odpočinok?

Toto nariadenie nezakazuje čerpať dobu týždenného odpočinku na palube vlaku alebo trajektu, pokiaľ má vodič prístup k lôžku alebo ležadlu.

Tým, že sa explicitne povoľuje čerpanie skrátenej doby týždenného odpočinku (24 hodín) vo vhodne vybavenom vozidle, mohlo by sa zdať, že toto nariadenie vylučuje možnosť čerpať pravidelné týždenné odpočinky vo vozidle. V skutočnosti sa však na tom väčšinou netrvá, nakoľko toto nariadenie nevylučuje túto možnosť ani v prípade odpočinku, ktorý pozostáva zo skráteného týždenného odpočinku a náhrady za predchádzajúci skrátený týždenný odpočinok.



Vysvetlenie nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 s cieľom napomáhať harmonizovanému zabezpečeniu dodržiavania predpisov pri cestných kontrolách





Kde môže vodič tráviť 45 hod odpočinkov a viac?



Do júla 2014



V súčasnosti v B, F, D ???



[English](#) | [Otázky a odpovede](#) | [Diskusné fórum/blogy](#) | [Aktuality](#) | [Textová verzia](#)



Ministerstvo

Info pre občanov

Doprava

- **Stratégia**
- **Programovanie dopravnej infraštruktúry**
- ▣ **Cestná doprava**
- **Železničná doprava**
- **Vodná doprava**

[DOPRAVA](#) > [Cestná doprava](#) > [CESTNÁ DOPRAVA](#) > [Dôležité oznamy](#) > [Nové opatrenia niektorých krajín týkajúce sa sociálnej oblasti v cestnej doprave](#)

Už pár mesiacov prebiehajú vážne diskusie v niektorých členských štátoch Európskej únie o sociálnych podmienkach pracovníkov aktívnych v oblasti cestnej dopravy, ktorí sú vysielaní na plnenie svojich úloh do iných členských štátov.

Kľúčovým problémom týchto diskusií sa stali predovšetkým doby odpočinku vodičov, ktoré sú ustanovené v Nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006. Toto nariadenie je platné a právne záväzné vo všetkých členských štátoch EÚ. Nariadenie bolo vypracované a schválené z dôvodu zlepšenia pracovných podmienok vodičov a zvýšenia bezpečnosti na cestách.



Belgicko:



Pokuta 1800 Eur

Belgické úrady 1.7.2014 spresnili, že **kontrolovať** by sa mali len práve **prebiehajúci odpočinok na belgickom území**.

Súčasne uvádzajú, že pokiaľ sa nezaplatí 1800 EUR na mieste, môže byť zadržané vozidlo, pokiaľ sa nezaplatí do 96 hod. môže byť skonfiškované vozidlo a prípad odovzdaný súdu s možnou sankcie až 60 000 EUR.





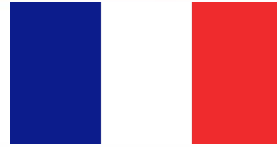
B) V PRÍPADE KONTROLY ZO STRANY BELGICKÉHO KONTROLNÉHO ORGÁNU

BUDE TENTO KONTROLOVAŤ IBA DOBU ODDYCHU TRÁVENÚ V BELGICKU ALEBO BUDE VYŽADOVAŤ DÔKAZY O ODPOČINKU TRÁVENOM AJ MIMO BELGICKA?

PORUŠENIE DOBY ODPOČINKU MÔŽE BYŤ BELGICKÝMI KONTROLNÝMI ORGÁNMI ZISŤOVANÉ IBA NA ÚZEMÍ BELGICKA. DÁTA Z TACHOGRAFOVEJ KARTY BUDÚ SAMOZREJME KONTROLOVANÉ, ALE NEBUDE POŽADOVANÝ ŽIADNY DÔKAZ (ÚČET Z HOTELA A POD.), ŽE PREDCHÁDZAJÚCE DOBY ODPOČINKU BOLI VYKONANÉ PODĽA NARIADENIA. KONKRÉTNĚ, KEĎ VODIČ TRÁVI DOBU ODPOČINKU V KABÍNE VOZIDLA, MÔŽU BYŤ SKONTROLOVANÉ DÁTA Z TACHOGRAFU A TACHOGRAFOVEJ KARTY. KEĎ SA UKÁŽE Z TÝCHTO DÁT, ŽE VODIČ TRÁVIL SKRÁTENÝ TÝŽDENNÝ ODPOČINOK TÝŽDEŇ PREDTÝM A POTOM JAZDIL 6 NASLEDUJÚCICH DNÍ, DOPUSTIL SA PORUŠENIA, PRETOŽE JE POVINNÝ ČERPAŤ SVOJ PRAVIDELNÝ TÝŽDENNÝ ODPOČINOK, KTORÝ NIE JE DOVOLENÝ TRÁVIŤ V KABÍNE VOZIDLA. TENTO PRÍSTUP ZABEZPEČUJE, ABY VODIČ, KTORÝ KOMPENZUJE SVOJ TÝŽDENNÝ ODPOČINOK ALEBO ČERPÁ SKRÁTENÚ DOBU TÝŽDENNÉHO ODPOČINKU NEBOL NÁHODNE POKUTOVANÝ.



Francúzsko



10.7.2014

„Každý zamestnávateľ bude dbať na to, aby organizácia práce cestných vodičov bola v súlade s ustanoveniami vzťahujúcimi sa na právo na pravidelný týždenný odpočinok.“

Potrestá sa jedným rokom odňatia slobody a pokutou 30 000 €.

« Art. L. 3313-3. – Il est interdit à tout conducteur routier de prendre à bord d'un véhicule le repos hebdomadaire normal défini au h de l'article 4 du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil, du 15 mars 2006, relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CEE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil.

« Tout employeur veille à ce que l'organisation du travail des conducteurs routiers soit conforme aux dispositions relatives au droit au repos hebdomadaire normal. » ;

2° Après l'article L. 3315-4, il est inséré un article L. 3315-4-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 3315-4-1. – Est puni d'un an d'emprisonnement et de 30 000 € d'amende :

« 1° Le fait d'organiser le travail des conducteurs routiers employés par l'entreprise ou mis à sa disposition sans veiller à ce que ceux-ci prennent en dehors de leur véhicule leur temps de repos hebdomadaire normal défini au h de l'article 4 du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil, du 15 mars 2006, relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CEE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil ;

« 2° Le fait de rémunérer, à quel titre et sous quelle forme que ce soit, des conducteurs routiers employés par l'entreprise ou mis à sa disposition, en fonction de la distance parcourue ou du volume des marchandises transportées, dès lors que ce mode de rémunération est de nature à compromettre la sécurité routière ou à encourager les infractions au règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil, du 15 mars 2006, précité. » ;

3° Au premier alinéa de l'article L. 3315-6, après la référence : « L. 3315-4 », est insérée la référence : « , L. 3315-4-1 ».

Article 16

A la seconde phrase de l'article L. 3421-3 du même code, les mots : « et titulaire d'une licence communautaire » sont supprimés.

La présente loi sera exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Paris, le 10 juillet 2014.



1.ČLÁNOK 1, ČÍSLO 2, PÍSMENO B (§ 4 ODSEK 1 A ODSEK 1A FPERSG)

V TOMTO PÍSMENE PRIBUDNÚ ZODPOVEDNÉ OSOBY. OKREM DOTERAZ UVEDENÉHO LEN ZAMESTNÁVATEĽ, PRIBUDNE K NEMU AJ ODOSIELATEĽ, DOPRAVCA, CESTOVNÁ KANCELÁRIA, HLAVNÝ DODÁVATEĽ, SUBDODÁVATEĽ A AGENTÚRA PRENAJÍMAJÚCA VODIČOV.



SRN



2.Článok 1, číslo 3, písmeno a₁

(§ 8 odsek 2 FPersG)

V odseku 2 bude slovo „pätnásťtisíc“ **nahradené slovom**
„tridsaťtisíc“ (EUR)

Ide o zvýšenie maximálnej možnej pokuty za porušenie určitých predpisov.

Sleduje sa tým zamedzenie zvýhodnenie veľkých podnikov oproti menším, keďže podniky s vyšším obratom neutrpia veľkú škody pri spomínanej maximálnej výške pokuty podľa platného katalógu pokút (LV 48).



3. Celkovo k zmene návrhu

Zmena sa vzťahuje k aktuálnej téme v oblasti dopravy v niektorých Európskych krajin – vykonávanie týždenného odpočinku vodičov.

Táto zmena by mala reagovať najmä na to, že vodiči nákladných vozidiel napr. z Východnej Európy vykonávajú tento týždenný odpočinok v kabínach vozidiel napr. v nemeckých prístavoch.

Tým toto im uľahčuje výkon kobotáže a tzv. úniových prepráv, kedy sa vodič nevráti domov, prípadne do sídla dopravcu aj niekoľko týždňov.

Tým narúšajú konkurenčné prostredie domácich dopravcov.

Ďalším podnetom je to, že krajiny Francúzsko a Belgicko zaviedli opatrenia voči týmto aktivitám a vodiči takto konajúci naďalej čerpajú týždenný odpočinok vo vozidlách i keď nie už na území spomínaných krajín, ale v blízkosti ich hraníc na pôde SRN.



Zmenou v návrhu by sa docielilo to, že dopravca by bol zodpovedný, a teda aj pokutovaný, ak pracovným harmonogramom **prikáže alebo neumožní vodičovi čerpať týždenný odpočinok (aj skrátený) doma alebo v sídle dopravcu alebo v ubytovaní poskytujúcim plnohodnotný odpočinok (zotavenie), sanitárne vybavenie a prísun stravy. Táto skutočnosť nie je zakotvená zatiaľ v žiadnej európskej legislatíve, preto je na národných legislatívach jednotlivých štátov aby prebrali zodpovednosť.**

Touto zmenou sa docieli súlad s novou legislatívou vo Francúzsku a Belgicku.





Odporúčania ČESMAD Bohemia:

- **Vyhnúť sa pokiaľ možno pravidelnému týždennému odpočinku v B, F a SRN???**
- **dôsledne kontrolovať, či vodiči zadávajú začiatok a koniec pracovnej zmeny - krajina výjazdu a príjazdu (SK) je to dôležité, ako dôkaz, že väčšinu pravidelný týždenný odpočinok trávia doma a len výnimočne v zahraničí.**
- **pokiaľ dopravca má vodiča "turnusovo,, napríklad mesiac mimo SR, je nutné mať vo vozidle doklad o tom, že čerpá PTO na nejakej základni, že miesto obvyklého odstavenia vozidla je v zahraničnej prevádzkarni a že aj v pracovnej zmluve je toto miesto uvedené. A vodiči to musia pri prípadnom výsluchu potvrdiť, že ich nikto nenutí "bývať" vo vozidla. (viacmenej toto nemusí byť dostatočné)**



**Nariadenie Európskeho
parlamentu a Rady (EÚ)
č. 165/2014**

platí od 1.4.2014



Protiopatrenia na „magnety“

- **Smernica Komisie 2009/4/ES z 23. januára 2009 o protiopatreniach na prevenciu a odhaľovanie manipulácie so záznamami tachografov,**





Foto: J. Gnap



Zameranie na magnety



Maďarské kontrolné vozidlo

Foto: J. Gnap



Slovenské kontrolné vozidlo



Zakazuje sa

- falšovanie, zatajovanie, odstránenie alebo zničenie údajov zaznamenaných na záznamovom liste alebo uchovávaných v tachografe alebo na karte vodiča, alebo výtlačkov z tachografu.
- tiež akákoľvek manipulácia s tachografom, záznamovým listom alebo kartou vodiča, ktorej výsledkom by bolo falšovanie, odstránenie alebo zničenie údajov a/alebo vytlačených informácií.
- **Vo vozidle nesmie byť žiadne zariadenie, ktoré by sa mohlo použiť na tieto účely.**



- **Kedy sa začína pracovná doba vodiča?**

- **Nariadenie EP a Rady č. 165/2014**

Keďže Súdny dvor vo svojom rozhodnutí vo veci C-394/92, Michielsen and Geybels Transport Service ⁽¹⁾, poskytol vymedzenie pojmu „denná pracovná doba“, kontrolné orgány by mali vykladať ustanovenia tohto nariadenia podľa toho vymedzenia. „Denná pracovná doba“ sa začína, keď vodič zapne tachograf po týždennom alebo dennom odpočinku, alebo ak je denný odpočinok rozdelený na viacero častí, po odpočinku trvajúcom aspoň deväť hodín. Končí sa na začiatku denného odpočinku, alebo ak je denný odpočinok rozdelený na viacero častí, na začiatku odpočinku trvajúceho nepretržite aspoň deväť hodín.



- **Nariadenie komisie (EÚ) 1266/2009 z 16.12.2009:**

Na základe správy Spoločného výskumného centra by sa mala výmena elektronických dát medzi zdrojom pohybu vozidla a snímačom pohybu chrániť pred manipuláciou (napr. používanie magnetov) a údaje o pohybe vozidla by sa mali potvrdiť z ďalších, nezávislých vnútorných a externých zdrojov.

Ďalšie preventívne opatrenia na ochranu snímačov a rušenia magnetického poľa budú v EÚ povinné od 1.10.2012



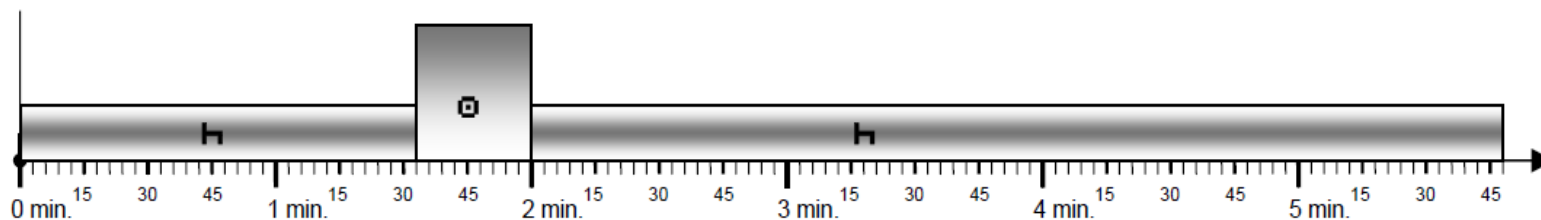
- DTCO verzie 2.0 a vyššej porovnáva signál zo snímača s ďalším nezávislým signálom (**IMS – Independent Movement Signal**) na kontrolu správnosti zaznamenaných údajov.
- Ako IMS sa využíva signál z ABS, ktorý je súčasťou CAN-Bus linky, alebo signál z externého GPS zariadenia GEOLOC.



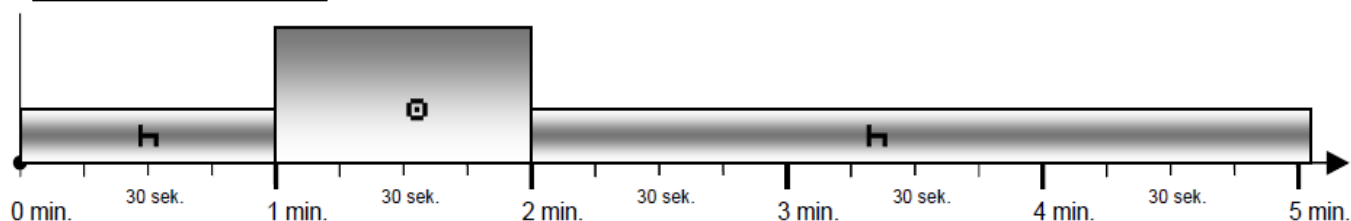


Minútové pravidlo príklady

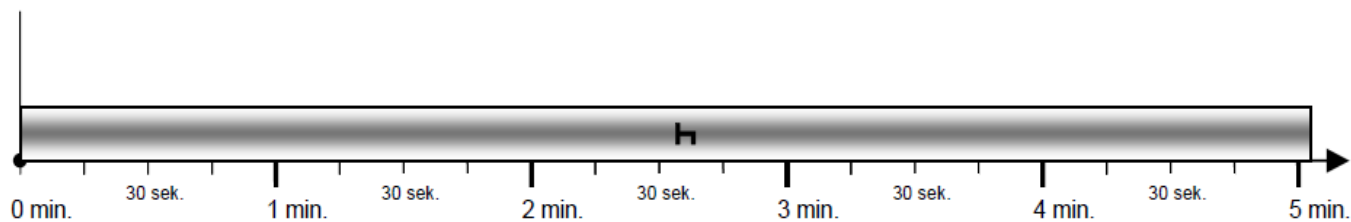
Physik: z.B. LKW um eine Fahrzeuglänge nach vorne fahren (wegen Parkplatz Bereitstellung)



EU-Regel 1360/2002



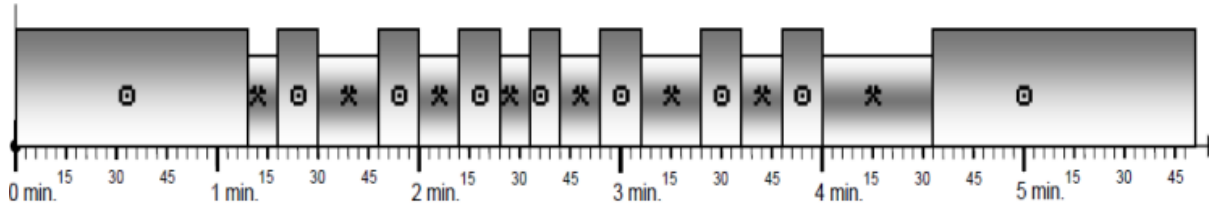
EU-Regel 1266/2009



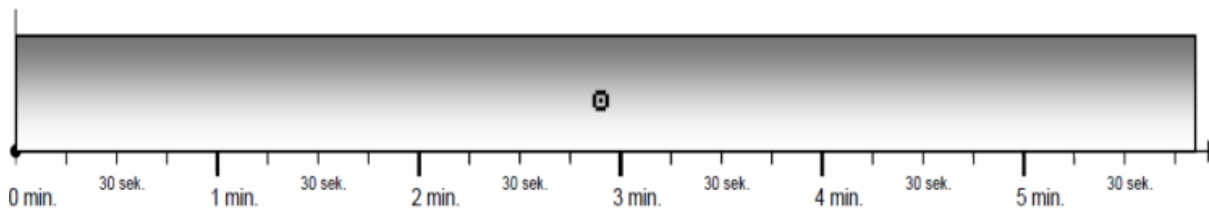


Krátke posunutia vozidla v dopravnej zápche

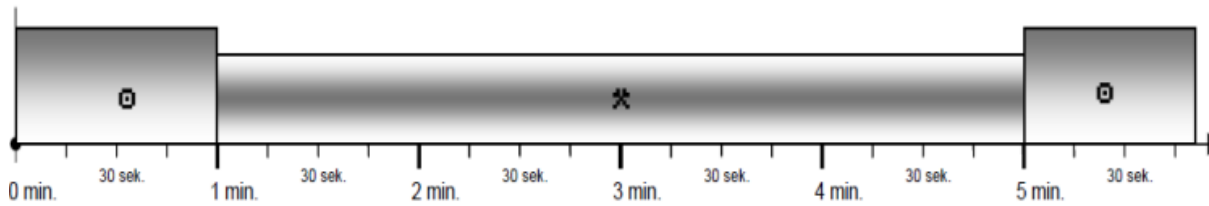
Krátke pohyby v dopravnej zápche



Reálna činnosť vozidla/vodiča



Pôvodný záznam tachografu
Nariadenie EÚ 1360/2002



Nový záznam tachografu -
Nariadenie EÚ 1266/2009



Kde sa dajú tieto možnosti využiť?

- posunutie vozidla po nakládke
- **je možné využiť minútové pravidlo a tak viesť vozidlo až o 30 minút oproti I. generácii digitálnych tachografov**



Nová generácia tachografov od VDO 2.0

DTCO® 2.0 "efficient, secure and reliable"

The new "VDO Counter"

VDO Counter

The "1 Minute Rule"

Remote Download

ITS ready





- Zdroj: parlamentnykurier.sk

Nový tachograf ako nástroj boja proti nekalej konkurencii

Efektívnejšie monitorovacie zariadenia v ťažkých nákladných vozidlách a adekvátne vybavenie pre inšpektorov prispeje k lepšiemu dodržiavaniu pravidiel v súvislosti s časom vyhradeným na vedenie kamiónu a časom určeným na odpočinok. Legislatívne uznesenie, ktoré 3. júla schválil veľkou väčšinou Európsky parlament, prispeje k zvýšeniu bezpečnosti na cestách.

Nariadenie navrhnuté Európskou komisiou v júli 2011 stanovuje nové technické štandardy pre digitálne tachografy, ktoré sú od mája 2006 povinné pre všetky nákladné vozidlá nad 3,5 tony. Nová legislatíva upresňuje ich použitie, certifikáciu, montáž a kontrolu, s cieľom zabrániť nepovolennej manipulácii so zariadením, ktorá je podľa Komisie v súčasnosti príliš rozšírená.



Silvia Adriane Ticau

„SMART“ TACHOGRAF

Uznesenie, ktorého spravodajkyňou je poslankyňa Silvia-Adriana Ticau (S&D, RO), rozširuje funkcie tachografu, ktorý bude s pomocou globálneho navigačného satelitného systému (GNSS) schopný zaznamenať začiatok a koniec trasy nákladného vozidla a sledovať jeho aktuálnu hmotnosť. V budúcnosti by sa funkcie tachografu mali ďalej rozšíriť a jeho ovládanie zjednodušiť.

„Výbor EP pre dopravu navrhuje, aby bol každý kamión, nový alebo starý, do roku 2020 povinne vybavený inteligentným tachografom,“ uviedla poslankyňa Ticau počas rozpravy pred hlasovaním. Orgány verejnej správy budú tiež musieť vyškolit a vybaviť inš-

OBMEDZENIE ZBYTOČNÝCH KONTROL

Bezdrôtový prenos dát umožní orgánom verejnej správy kontrolovať (nie však postihovať) vozidlá na diaľku bez toho, aby ich museli zastaviť. To im umožní sústrediť sa na vozidlá vykazujúce podozrivé údaje, ktoré budú následne dôkladne skontrolované.

Nákladné vozidlá používané v okruhu do 100 km od prevádzky podniku osobami, pre ktorých vedenie vozidla nepredstavuje hlavnú činnosť, by mali byť od povinnosti zaviesť nový tachograf oslobodené. Parlament tak chce zabrániť uvaleniu zbytočnej administratívnej záťaže na remeselníkov, ktorých hlavná činnosť nestivís s riadením ťažkých nákladných vozidiel, avšak potrebujú prepravovať svoje zariadenia a materiály.



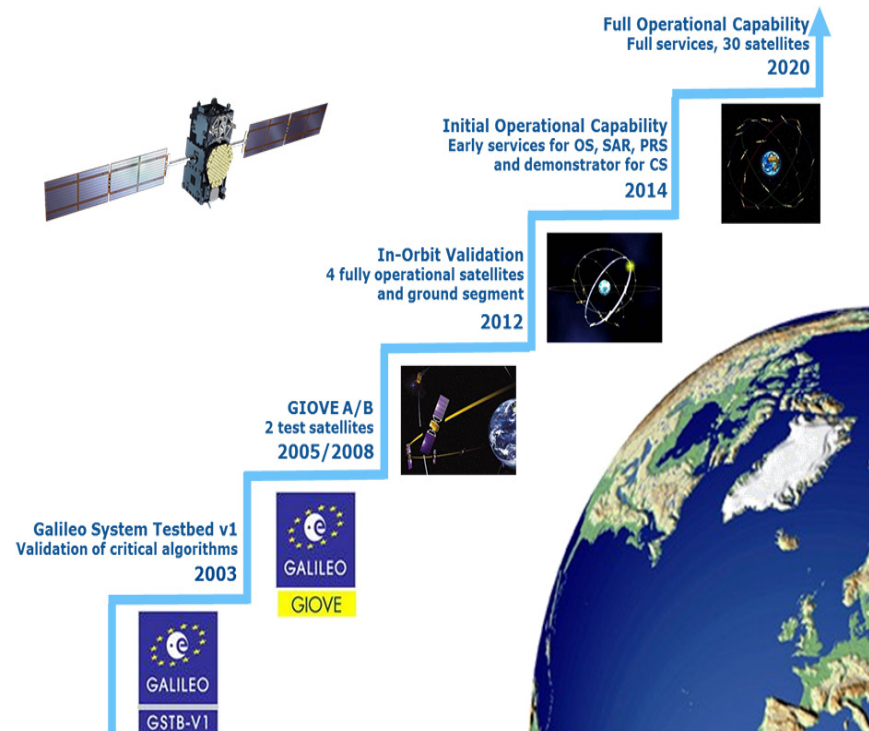
Jaroslav Paška (EFD) – „Cieľom revízie nariadenia Rady č. 3821 o zariadeniach v cestnej doprave a nariadenia Európskeho parlamentu a Rady č. 561 o pracovnej dobe vodičov v nákladnej autobusovej doprave je optimalizácia pravidiel na vykonávanie činnosti vodičov a zefektívnenie funkcií tachografu používaných na evidenciu a kontrolu dodržiavania príslušných predpisov. Rôznorodé a špecifické dopravné aktivity je pomerne náročné vstavať do jedného regulačného rámca, a preto je prirodzené, že v niektorých prípadoch je potrebné sohladiť osobitné podmienky výkonu práce vodičov. Ako príklad je možné uviesť dopravu čerstvého betónu v stavbe, ktorý musí byť spracovaný na stavísku spravidla do 60 až 90 minút od jeho výroby v betonárke. Vodič prepravujúci čerstvý betón priťom strávi za volantom autodomiešovanie len krátky čas. V mojej krajine sa čerstvý betón dopravuje v priemere len na vzdialenosť 12 až 15 km. Väčšina pracovnej doby teda vodičovi úplne budú ťahaním na nakladanie betónu vo výrobni alebo na vykladanie betónu na stavbe. Ak by vodič musel aplikovať nariadenia 45-minútovú prestávku v čase vykladania betónu, určite by mu to spôsobilo znehodnotenie prepravovanej betonovej zmesi.“





Digitálne tachografy III. generácie (NARIADENIE EP a Rady č. 165/2014)

- interoperabilita s aplikáciami inteligentných dopravných systémov (ITS)





Digitálne tachografy III. generácie (NARIADENIE EP a Rady č. 165/2014)

budú mať :

- **automatické zaznamenávanie polohy vozidla na miestach:**
 - **začatia pracovnej doby,**
 - **každé tri hodiny kumulovaného času vedenia vozidla,**
 - **miesto ukončenia pracovnej doby,**

dial'kovú komunikáciu



Údaje, ktoré budú mať kontrolné orgány – diaľková komunikácia pri cestnej kontrole:



- posledný pokus o narušenie zabezpečenia,
- najdlhšie prerušenie dodávky energie,
- porucha snímača,
- chyba údajov o pohybe,
- rozpor v súvislosti s pohybom vozidla,
- jazda bez platnej karty,
- vloženie karty počas jazdy,
- údaje o úprave času,
- kalibračné údaje vrátane dátumov posledných dvoch kalibrácií,
- evidenčné číslo vozidla,
- rýchlosť zaznamenaná tachografom.



Kedy budú DT prepojené s GNSS ?





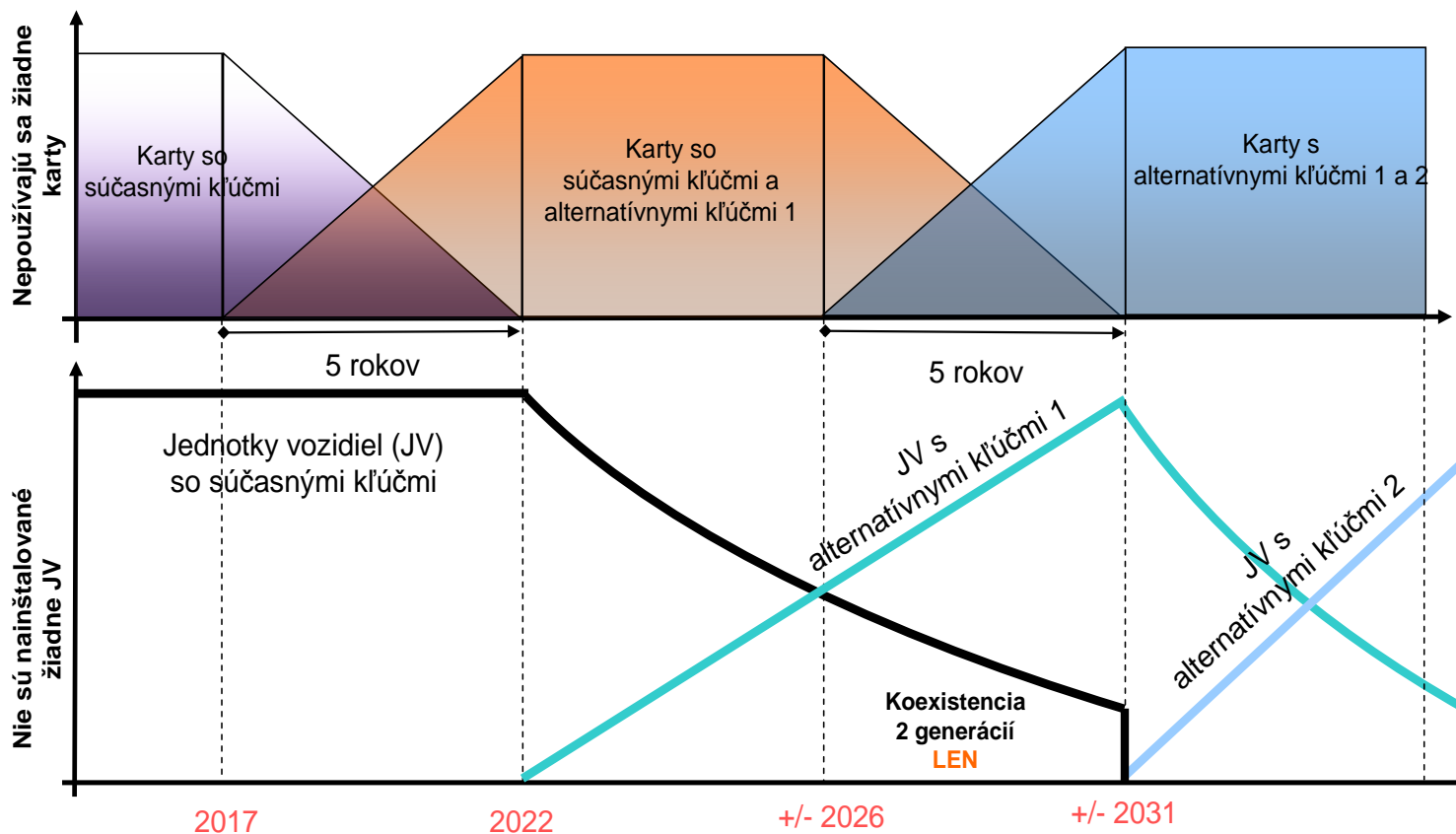
Nové tachografy od 1.3.2017



- **Diaľková komunikácia z tachografu na kontrolné účely toto opatrenie poskytne kontrolným orgánom určité údaje o súlade pred zastavením vozidla na cestnú kontrolu.**
„Vyhovujúce podniky sa vyhnú nepotrebným cestným kontrolám a mohli by mať tak výhodu z ďalšieho zníženia administratívnej zát'aže“ !!!
- **Nové karty do DT po roku 2017**



Koncepcia prechodu (zariadenie pre jednotné riešenie bezpečnosti – prirodzená obnova kariet)





Ďakujem za pozornosť.

Niekdde nevedia o tachografoch ani o nefunguje GPS?

