

PRIRUČNIK O VOĐENJU EVIDENCIJE RADA I ODMORA PROFESIONALNIH VOZAČA



Pokrovitelj izdanja:

**Ministarstvo unutarnjih
poslova Republike Hrvatske**



**Ministarstvo mora,
turizma, prometa i razvitka**

Medijski pokrovitelj:





**PRIRUČNIK O VOĐENJU EVIDENCIJE
RADA I ODMORA PROFESIONALNIH VOZAČA**

DRUGO DOPUNJENO IZDANJE

Zagreb, 2009.

Nakladnik:
TAHOGRAPH d.o.o.
Dr. F. Tuđmana 24, Sveta Nedjelja

Za nakladnika, direktor:
Dorotea Effenberger, dipl.oec

Autor:
Denis Špac, dipl.ing.

Grafička priprema:
Nulaosam d.o.o., Zagreb

Tisak:
Offset-Krebeg, Zagreb

Sva prava pridržana. Niti jedan dio priručnika se ne smije reproducirati u bilo kojem obliku ili na bilo koji način, niti pohranjivati u bazu podataka bilo koje namjene, bez predhodnog pismenog dopuštenja izdavača, osim u slučajevima kratkih navoda u znanstvenim i stručnim člancima. Izrada kopije bilo kojeg dijela priručnika je zabranjena.

CIP zapis dostupan u računalnom katalogu Nacionalne i sveučilišne knjižnice u Zagrebu pod brojem 683456

ISBN 978-953-95855-0-9

Sadržaj

Uvod u drugo dopunjeno izdanje	4
Opis termina	5
Propisi	7
Vremenske grupe za opis rada i odmora vozača	8
Ograničenja u trajanju vožnje i obvezni odmori	10
Posada vozila	12
Evidencija rada i odmora vozača	12
Primjena pojedinih pravila	13
Ograničivač brzine	14
Odgovori na česta pitanja o radu tahografa i pravilima za vremena rada i odmora vozača	16
Nadzorni uređaj - Tahograf	30
Ispitivanje tahografa	35
Popravak tahografa	36
Korištenje tahografa	37
Iznimni događaji	39
Korištenje digitalnog tahografa kada vozač nema karticu	41

Uvod u drugo dopunjeno izdanje

Prema reakcijama na prvo izdanje, vidjeli smo da je Priručnik dobro prihvaćen od većine vozača i ljudi koji se brinu u organizaciji rada voznog parka. Radujući se doprinosu boljoj spoznaji jedne zaista specifične materije, s još većim entuzijazmom smo prionuli izradi drugog dopunjenog izdanja. U njemu smo ažurirali sadržaj prema nastalim promjenama propisa i odgovorili na više praktičnih pitanja koja smo dobivali od čitaoca prvog izdanja. Ovo izdanje Priručnika je ažurno sa stanjem propisa u siječnju 2009.

Donošenjem „Zakona o radu i obveznim odmorima mobilnih radnika i uređajima za bilježenje u cestovnom prijevozu“ područje rada vozača je u potpunosti prilagođeno EU pravnoj regulativi i stvorene su sve pretpostavke za uvođenje digitalnog tahografa u Republiku Hrvatsku. Za korištenje digitalnog tahografa upućujemo vas na posebnu brošuru namijenjenu vozačima: „Korištenje digitalnog tahografa“.

Priručnik u vašim rukama je namijenjen vozačima, poslodavcima i svima koji su profesionalno povezani sa cestovnim prijevozom te se u svom radu susreću s problematikom propisanih ograničenja radnog vremena i odmora vozača, te korištenja tahografa. Objašnjava pravila o korištenju tahografa te vremenu vožnje, rada i odmora vozača u domaćem i međunarodnom prijevozu. Priručnik ne daje pravne savjete, već pokušava ovu materiju pojednostaviti i odgovoriti na česta pitanja koja dolaze iz prakse. Ukoliko trebate pravno stajalište za neki problem, molimo vas da pogledate odgovarajuću zakonsku regulativu ili zatražite pravni savjet.

Relativno česte promjene čine ovu materiju dinamičnom te njeno praćenje zahtjevnim. EU propisi su obuhvaćeni sa zadnjim pravilnikom EU 561/2006, AETR konvencija s posljednjim izmjenama iz 2006. i važećim propisima u RH. Pratit ćemo sve promjene u ovom području te po potrebi štampati izmjene ili nova dopunjena izdanja

Republika Hrvatska je potpisnik međunarodnog sporazuma AETR (Europski sporazum o radu posada vozila koja sudjeluju u međunarodnom cestovnom prometu) kojim su zadana ograničenja u trajanju upravljanja određenih kategorija vozila i obvezni odmori. Odredbe ovog sporazuma moraju poštivati vozači teretnih vozila i autobusa kada prometuju u zemljama potpisnicama, osim ako posebnim biletarnim sporazumom s nekom od zemalja nije drugačije određeno.

Zemlje članice EU su također potpisnice AETR sporazuma, ali unutar EU vrijede pravila koja su općenito nešto stroža. Također, traži se korištenje tehnološki složenijih uređaja koji registriraju radna vremena i odmori vozača, kao što je to najnovija obveza korištenja digitalnog tahografa. AETR sporazum se redovito uz vremenski odmak usaglašava s EU pravilima. Sukladno tome je najavljena i obveza upotrebe digitalnih tahografa u AETR zemljama najkasnije od lipnja 2010. godine.

Za prijevoznike koji sudjeluju u međunarodnom prometu je važno znati, naravno osim propisa koji vrijede u RH, propise koji u međunarodnom prometu vrijede prema AETR sporazumu te propise koji vrijede unutar EU članica. U svom svakodnevnom poslu se mogu naći u situaciji da se moraju pridržavati nekog od tih propisa.

Popis država potpisnica AETR sporazuma obuhvaća sve europske zemlje. Ukoliko neka od njih i nije formalno potpisnica, kao na primjer Vatikan, hrvatski propisi, odnosno EU propisi, će podrazumijevati kao da su te zemlje potpisnice AETR sporazuma.

Opis termina

EU i AETR pravila uključuju slijedeće termine:

“Vozač”

Osoba koja upravlja vozilom, makar i kratko vrijeme, kao i oni koji putuju u vozilu spremni da u slučaju potrebe upravljaju vozilom.

“Dnevni odmor”

Bilo koji period vremena od najmanje 11 uzastopnih sati tokom kojih vozač može raditi i kretati se po svom nahodjenju.

“Skraćeni dnevni odmor”

EU i HR - bilo koji period vremena kraći od 11 uzastopnih sati, ali ne kraći od 9 uzastopnih sati tokom kojih vozač može raditi i kretati se po svom nahodjenju.

AETR - bilo koji period vremena kraći od 11 uzastopnih sati, ali ne kraći od 8 uzastopnih sati.

“Vožnja”

Kada je vozač za upravljačem vozila u svrhu kontrole kretanja, bez obzira da li se vozilo kreće ili miruje s motorom u radu.

“Prijevoz cestom”

Bilo koje putovanje vozila javnom cestom, bez obzira da li je natovareno ili ne i da li prevozi putnike ili robu.

“Vozilo”

Motorno vozilo, vučno vozilo, prikolica ili poluprikolica dafinirani na način:

“**motorno vozilo**”: bilo koje vozilo pokretano vlastitim pogonom koje se kreće na cesti, ne po pruži, te se koristi za prijevoz putnika ili robe;

“**vučno vozilo**”: bilo koje vozilo pokretano vlastitim pogonom koje se

kreće na cesti, ne po pruži, posebno konstruiranim za vuču, guranje ili pomicanje prikolice, poluprikolice i strojeva;

“prikolica”: bilo koje vozilo konstruirano da ga vuče motorno vozilo ili vučno vozilo;

“poluprikolica”: prikolica bez prednje osovine, konstruirano tako da dio ukupne mase prenosi na vučno vozilo preko svojega prednjeg dijela kojim se oslanja na vučno vozilo;

“Tjedan”

Označava period od 00:00 u ponedjeljak do 24:00 sati u nedjelju.

“Odmor”

Svaki neprekinuti period tokom kojeg vozač slobodno raspolaže svojim vremenom. Može biti dnevni ili tjedni.

“Prekid vožnje”

Prekid u upravljanju vozilom koji traje najmanje 15 minuta i za koje vrijeme vozač ne obavlja bilo koji drugi rad.

“Na dužnosti”

Za zaposlenika/vozača to znači da obavlja svoje dužnosti vezano uz posao, bez obzira da li vozi ili je na raspolaganju bilo kome tko ga upošljava kao vozača. Za vlasnika/vozača to znači da upravlja vozilom koje je povezano s njegovim poslom ili radi nešto povezano s vozilom, teretom ili putnicima. Prema EU/AETR pravilima, to je **“ostali rad koji nije vožnja”** ili **“vrijeme spremnosti”**.

“Opasnost”

To znači događaj koji je, ili može biti:

- opasan za život ili zdravlje,
- ozbiljan prekid u radu javnih servisa (vodovod, plin, električna energija, odvodnja, ili poštanska služba) ili korištenju putova u javnom ili privatnom transportu, opasnost za nanošenje ozbiljne štete na dobrima koja traži neodgodivu preventivnu akciju.

“Međunarodni promet”

Predstavlja putovanje u ili iz druge države, uključujući i ako je dio putovanja unutar domicilne države.

Propisi

U RH su Zakonom o radu i obveznim odmorima mobilnih radnika i uređajima za bilježenje u cestovnom prijevozu određena ograničenja glede vremena upravljanja vozilom i odmora vozača, kao i na vozače kojih vozila se ta ograničenja odnose.

Dva pravilnika:

1. Pravilnik o tahografima i ograničivaču brzine proizašao iz navedenog zakona i
2. Pravilnik o tehničkim uvjetima vozila u cestovnom prometu proizašao iz Zakona o sigurnosti prometa na cestama, pojašnjavaju slijedeće:

- na koju se kategoriju vozila odnosi obveza korištenja tahografa,
- na vozače kojih kategorija vozila se odnose ograničenja,
- vođenje evidencije rada i odmora vozača,
- koje tehničke zahtjeve mora ispuniti tahograf da bi bio tipno odobren,
- način kako se tahograf koristi,
- tehnički uvjeti koje moraju zadovoljiti tahografski listići,
- način korištenja tahografskih listića,
- uvjete dobivanja i izdavanja kartica za digitalne tahografe,
- tko radi nadzor, njegov opseg, mjesto i način,
- kako i u kojim rokovima se tahograf mora ispitivati,
- uvjete koje trebaju ispuniti ispitna mjesta i servisi za popravak tahografa da bi bili ovlašteni za posao ispitivanja i/ili popravka.

Navedena regulativa je usklađena s EU propisima te u onoj mjeri u kojoj su to i EU propisi i međunarodnom konvencijom AETR sa stanjem 01.01.2009. godine. Naglašavamo usklađenost s EU pravilnikom 561/2006 jer je donio niz promjena. Te su promjene sada aktualne i u domaćem prijevozu i potrebno je na njih obratiti pozornost. Posebno napominjemo onima koji do sada nisu sudjelovali u međunarodnom prometu da prouče propise o radu vozača jer su se u domaćem prometu značajno promijenili u odnosu na prijašnju regulativu.

Uvedena je obveza korištenja digitalnog tahografa u novo proizvedenim vozilima koji se prvi puta registriraju u RH nakon 01.01.2009. Pošto se trenutno kartice za digitalne tahografe ne izdaju, vozači vozila s digitalnim tahografom trebaju obratiti pozornost kako u tom slučaju evidentiraju svoj rad i odmor. AETR propisi (suglasno s EU propisima) dozvoljavaju sudjelovanje vozača vozila s digitalnim tahografom u međunarodnom prijevozu bez da imaju karticu vozača. U takvim slučajevima vozači moraju koristiti digitalni tahograf da registriraju svoj rad i odmor jednako kao i s analognim tahografom, ali na kraju dana moraju napraviti ispis radnih vremena iz digitalnog tahografa, upisati svoje ime i prezime, potpisati i čuvati ga kao što čuvaju tahografske listiće iz analognog tahografa.

Molimo vas da obratite pozornost na kvalitetu termo papira koji koristite u digitalnom tahografu. U njemu je termo štampač, slično kao kod faks uređaja. Kod ove tehnologije ispisa, trajnost zapisa ovisi o kvaliteti papira. Ispis na nekvalitetnom papiru brzo izblijedi i možete imati problem prilikom nadzora.

U propisima je poseban naglasak dan na pojašnjavanje kada se kojom vremenskom grupom opisuje rad i odmor vozača. Također je naglašena odgovornost poslodavca, odnosno organizatora prijevoza, da se vozači pridržavaju propisanih ograničenja u trajanju upravljanja i obveznim odmorima.

Promjene u EU regulativi još nisu provedene u AETR konvenciji, što znači da su trenutno važeći AETR propisi koji vrijede u međunarodnom prijevozu nešto drugačiji. Molimo vas, pažljivo pročitajte kada se koji propisi primjenjuju u međunarodnom prijevozu.

Vremenske grupe za opis rada i odmora vozača

Vozač svoj rad opisuje trima tako zvanim “**vremenskim grupama**”. Svaka grupa ima svoj poseban simbol. Odmor je četvrta “**vremenska grupa**” i kao predhodne tri ima svoj simbol. Opis vremenskih grupa i njihovi simboli su kako slijedi:

1.  **Vožnja:** vrijeme upravljanja vozilom ili vožnja;
2.  **Ostali rad:** svaka aktivnost vozača koja nije vožnja, bilo da se odnosi na rad oko vozila ili vezano uz putovanje, ili je to neki drugi rad za istog ili drugog poslodavca. Odnosi se na primjer na utovar, istovar, čišćenje ili održavanje vozila, pomaganje putnicima u ukrcaju ili iskrcaju, radovi zbog održavanja sigurnosti putnika ili tereta, rad na zakonom propisanim administrativnim formalnostima (policija, carina, itd.), vrijeme provedeno na nekoj dužnosti u poduzeću, i sl.
3.  **Spremnost:** vrijeme koje vozač provede izvan radnog mjesta ali mora biti spreman odgovoriti na poziv da započne ili nastavi s vožnjom. Vrijeme koje vozač provede prateći vozilo koje se prevozi trajektom ili vlakom kada nema na raspolaganju ležaj, vrijeme čekanja na granici ili čekanje da se zabranjen promet ponovno uspostavi. Vrijeme čekanja čija trajanja su predvidiva i poznata prije početka putovanja. Vrijeme provedeno kao suvozač tijekom vožnje, bilo da se vozač nalazi na sjedištu suvozača ili je na ležaju (ako je vozilo opremljeno ležajem).

4.  **Odmor:** vrijeme koje vozač provede izvan vozila slobodno raspoložujući svojim vremenom ili u zaustavljenom vozilu ako je opremljeno ležajem. Simbolom odmora vozač obavezno mora registrirati i vrijeme prekida vožnje.

Jedino navedenim vremenskim grupama vozač opisuje svoj rad i odmor. Osim evidencije koju vozač sam vodi, postoji mogućnost da poslodavac izda potvrdu u kojoj će opisati razloge rada ili odmora. Takva se potvrda izdaje za period kada vozač nije u mogućnosti sam voditi evidenciju, na primjer: godišnji odmor, bolovanje, tjedni odmori u domicilu i sl. Također, potvrdu poslodavac izdaje i za vrijeme koje vozač provede radeći na nekim drugim poslovima koji ne potpadaju pod obvezu vođenja evidencije, kao na primjer: period rada na poslovima koji nisu vožnja, upravljanje vozilom za koje ne treba voditi evidenciju (na pr.ispod 3,5t), i sl.

Postoji univerzalni obrazac potvrde za međunarodni prijevoz. Obratite pozornost da taj obrazac obavezno mora biti ispunjen strojno, t.j. može vam se dogoditi da vam tijekom nadzora ne priznaju rukom ispunjen obrazac. Opisana evidencija mora pokrivati vrijeme od 0 do 24h, 7 dana u tjednu i 365 dana u godini. Gore navedeno u ovom poglavlju vrijedi u RH, međunarodnom prijevozu kada vrijede pravila AETR konvencije i u zemljama članicama EU.

Ograničenja u trajanju vožnje i obvezni odmori

Propisana ograničenja u trajanja upravljanja vozilom i najkraće trajanje odmora vozača kategorije teretnih vozila preko 3,5t najveće dopuštene mase i autobusa su predložena u niže danoj tabeli. Usporedno su prikazana ograničenja koja vrijede prema Hrvatskim, EU i AETR propisima.

Molimo vas da obratite pozornost da su u Zakonom o radu i obveznim odmorima mobilnih radnika i uređajima za bilježenje u cestovnom prijevozu navedena ograničenja u trajanju radnog vremena vozača i prava na pauze tijekom rada. Ne smijemo miješati radno vrijeme i trajanje upravljanja vozilom. Radno vrijeme je zbroj vremena upravljanja vozilom i svakog drugog rada koji nije vožnja (☉ + ☿) i ono ne smije prelaziti 60h tjedno ali da u 4 mjeseca prosjek ne prelazi 48h. Vrijeme spremnosti (☐) ne ulazi u radno vrijeme osim ako se poslodavac i mobilni radnici drugačije ne dogovore. Najčešće je postignut dogovor da to vrijeme ulazi u radno vrijeme u određenom postotku (30% do 40%).

	HR propisi	EU propisi	AETR konvencija
Vrijeme vožnje neprekidno dnevno  tjedno dvostruki tjedna	4,5 h 9 h 10h 2 x u tjednu 56 h 90h	4,5 h 9h 10h 2 x u tjednu 56h 90h	4,5 h 9 h 10h 2 x u tjednu - 90 h
Prekid vožnje nakon vožnje trajanje min. trajanje raspodjela prekida	4,5 h 45 min 15 min maks. 2 puta u 4,5h vožnje (15+30min)	4,5 h 45 min 15 min maks. 2 puta u 4,5h vožnje (15+30min)	4,5 h 45 min 15 min maks. 3 puta u 4,5h vožnje
Dnevni odmor  1 vozač 2 i više vozača	Redovni: 11h neprekidno unutar 24h 12h unutar 24h u 2 dijela, prvi dio 3h neprekidno i drugi dio 9h neprekidno Skraćeni: 9h neprekidno unutar 24h (3 puta između 2 tjedna odmora) 9h neprekidno svakih 30h	Redovni: 11h neprekidno unutar 24h 12h unutar 24h u 2 dijela, prvi dio 3h neprekidno i drugi dio 9h neprekidno Skraćeni: 9h neprekidno unutar 24h (3 puta između 2 tjedna odmora) 9h neprekidno svakih 30h	Najmanje svakih 24h: 11h neprekidno 9h neprekidno 3 puta u tjednu (do 11h nadoknada u sljedećem tjednu) 8h neprekidno + tijekom dana 4h u najviše 2 dijela (svaki dio ne kraći od 1h) 8h neprekidno svakih 30h

	HR propisi	EU propisi	AETR konvencija
Tjedni odmor 	45h neprekidno nakon 6 uzastopnih dnevnih trajanja vožnje 24h neprekidno nakon 6 uzastopnih dnevnih trajanja vožnje, do 45h nadoknaditi do kraja 3. tjedna od tjedna skraćenja (nadoknada u mora biti u jednom bloku i naslonjena na odmor od najmanje 9h) Svaki drugi tjedni odmor smije biti skraćen	45h neprekidno nakon 6 uzastopnih dnevnih trajanja vožnje 24h neprekidno nakon 6 uzastopnih dnevnih trajanja vožnje, do 45h nadoknaditi do kraja 3. tjedna od tjedna skraćenja (nadoknada u mora biti u jednom bloku i naslonjena na odmor od najmanje 9h) Svaki drugi tjedni odmor smije biti skraćen	45h neprekidno nakon 6 (*12) uzastopnih dnevnih trajanja vožnje 36h neprekidno nakon 6 (*12) dnevnih trajanja vožnje, vozilo u domicilu (nadoknaditi do 45h do isteka 3.tjedna od tjedna skraćenja) 24h neprekidno nakon 6 (*12) dnevnih trajanja vožnje, vozilo izvan domicila (do 45h nadoknaditi do isteka 3.tjedna od tjedna skraćenja) *U međunarodnom prijevozu putnika koji nije linijski

Ukupno trajanje rada, noćni i prekovremeni rad vozača nisu predmet ovog priručnika.

Posada vozila

Domaći, AETR i EU propisi prepoznaju i drugačije određuju neka ograničenja kada na putovanju sudjeluje posada vozila. Smatra se da vožnju obavlja posada vozila ako se u kabini vozila nalaze najmanje dva vozača tijekom cijelog putovanja. U EU i pravilima koja vrijede u RH je mali izuzetak te je dozvoljeno da u prvom satu započetog putovanja može vozač biti sam u kabini vozila. Nakon toga mu se mora pridružiti još barem jedan vozač kako bi se smatralo da na tom putovanju sudjeluje posada vozila.

Prednost kada vozilom u tijeku putovanja upravlja posada vozila se odnosi na produženo vrijeme u kojem vozač mora imati dnevni odmor i iznosi 30h umjesto 24h.

Druga prednost kod posade vozila je iznimno priznavanje vremena „spremnosti“ (☐) (koje suvozač registrira kada je u vozilu koje se kreće) kao vrijeme prekida vožnje. Na taj način posada vozila ne treba raditi prekid vožnje svakih 4,5h već je dovoljno da se zamijene i nastave vožnju.

Evidencija rada i odmora vozača

Navedenih se ograničenja vozač mora pridržavati tijekom svoga rada. O radu i odmori-ma vozači moraju voditi evidenciju prvenstveno koristeći ugrađeni tahograf u vozilu. Za vrijeme u kojem ne može koristiti tahograf za upis vremena rada i odmora, vozač mora imati potvrdu poslodavca ili evidenciju voditi ručnim upisom u za to predviđeno mjesto, kao što je stražnja strana tahografskog listića, individualna kontrolna knjižica ili na stražnjoj strani role papira iz digitalnih tahografa.

Tokom putovanja gdje se primjenjuju HR i EU pravila, vozač sa sobom mora nositi evidenciju o svom radu i odmoru, t.j. tahografske listiće i druge dokumente koji pokrivaju period posljednjih 28 dana.

U međunarodnom prometu gdje vrijede odredbe AETR konvencije vozači moraju sa sobom imati listiće tekućeg tjedna, posljednjeg tjednog odmora i posljednji radni dan tjedna koji je prethodio tekućem tjednu.

Na zahtjev službene osobe, djelatnika policije ili inspektora cestovnog prometa, vozač je dužan predočiti evidenciju o vođenju radnog vremena i odmora (uključuje tahografske listiće, potvrde tvrtke, rukom vođene evidencije i eventualne dokumente dobivene od službenih osoba prilikom predhodnih kontrola) koje nosi sa sobom. U državama članicama EU postoji sustavni nadzor na cesti u pridržavanju propisa u svezi vremena trajanja rada i odmora, da li su tahografi ispravni i ispravno plombirani te da li ispravno rade ograničivači brzine. Ovi su nadzori vrlo detaljni, stoga treba posvetiti veliku pozornost ispravnosti

tahografa i plombi na njemu te ispravnosti ograničivača brzine.

Slijedom priprema i usklađivanja našeg zakonodavstva EU regulativi, očekujemo vrlo brzo i na našim cestama takvu vrstu nadzora.

Vlasnici vozila odnosno poduzeća moraju za svoje uposlene vozače voditi evidenciju rada i odmora očitavanjem tahografskih listića i iščitavanjem (download) iz memorije kartica vozača i tahografa. Download moraju raditi najmanje svakih 25 dana iz kartice vozača, a najmanje svakih 3 mjeseca iz digitalnog tahografa.

Odgovornost poslodavca da se vozač pridržavaju propisanih ograničenja u trajanju rada (vožnje) i obveznim odmorima se očituje kroz upozorenja i sankcije za vozače koji te propise krše. Evidenciju o poduzetim mjerama zajedno s ostalom evidencijom poslodavci moraju dati na uvid prilikom nadzora u poduzeću.

Tahografske listiće i svu drugu evidenciju za vozače poslodavac je obavezan čuvati najmanje 2 godine.

Primjena pojedinih pravila

Zakon o radu i obaveznim odmorima mobilnih radnika i uređajima za bilježenje u cestovnom prijevozu se primjenjuje u RH na vozače vozila bez obzira u kojoj državi su ona registrirana. Jednako je tako u svim državama članicama EU, t.j. nacionalni se propisi primjenjuju na vozača bez obzira u kojoj je državi vozilo kojim upravlja registrirano. Naš Zakon, kao i propisi u svim EU članicama, predviđa da se na vozača koji sudjeluje u međunarodnom prometu mogu primjenjivati EU ili AETR pravila ovisno kroz koje države vozač s vozilom je prolazio na svom putovanju. Pravila određuju:

- vozač se mora pridržavati EU pravila ukoliko mu je početak, kraj i cijelo putovanje, bez obzira u kojoj je zemlji registrirano vozilo, bilo unutar EU granica uključivši Švicarsku i zemlje potpisnice sporazuma o Europskoj gospodarskoj zoni (EEA), kao što su Norveška i Island;
- ukoliko je polazište, cijelo putovanje i odredište samo unutar jedne države članice EU, vozač se mora pridržavati pravila te države;
- za putovanje koje je u bilo kojem svom dijelu unutar države koja nije članica EU, vrijede AETR pravila bez obzira u kojoj državi (članica EU ili ne) je vozilo registrirano.

EU pravila predviđaju da vozač i poslodavac, ukoliko je napravljen i sankcioniran prekršaj glede vremena rada i odmora, ne mogu negdje drugdje odgovarati za isti prekršaj.

Stoga je potrebno imati evidenciju o izrečenim kaznama arhiviranu da se po potrebi može pokazati.

Neovisno koja se pravila primjenjuju, odgovornost je vozača i poslodavca da je tahograf u vozilu ispravan, ispravno podešen, s ispravnom ugradbenom naljepnicom i naljepnicom stalnice k te da su sve plombe označene i ispravne. Osim samih plombi, potpuno neoštećena moraju biti i ležišta plombi. Zbog naravi rada s plastičnim plombama lako je moguće da se ležište plombe ošteti prilikom njenog vađenja u servisu tahografa ili tijekom godišnjeg ispitivanja u ispitnom mjestu. Ukoliko se to dogodi, servis ili ispitno mjesto za tahografe mora obavezno zamijeniti ležište plombe kada mijenja i samu plombu.

Ograničivači brzine

U RH je Pravilnikom o tehničkim uvjetima vozila u cestovnom prometu određeno koja kategorija vozila mora imati ugrađen ograničivač brzine. U pogledu izvedbe ograničivača, odnosno njegovih funkcija, propisi u RH su usaglašeni s onima u EU. Neke od njih su da ograničivač brzine mora ograničavati brzinu kretanja vozila isključivo regulacijom dotoka goriva u motor te biti spojen s tahografom na način da iz njega dobiva informaciju o brzini kretanja vozila.

Najveća brzina na koju ograničivač brzine ograničava kretanje vozila se označava s V_{max} . Provjera ispravnosti ograničivača brzine se radi zajedno s redovnim periodičkim pregledom tahografa i na ugradbenoj naljepnici koja se tada postavlja je predviđeno polje za unos vrijednost na koju je ograničivač postavljen „Vset“ ili maksimalna brzina koju ograničivač brzine dopušta „ V_{max} “.

Provjeru ispravnog rada i namještenosti ograničivača brzine rade ovlaštena ispitna mjesta za tahografe koja za to imaju posebno ovlaštenje. Propisan je postupak provjere pomoću uređaja spojenog na tahograf dok je vozilo u mirovanju. Postupak predviđa namještanje brzine na tahografu pomoću uređaja te praćenje reakcije ograničivača kada se dosegnu Vset i V_{max} . U slučaju kada je ograničivač brzine neispravan ili parametri nisu dobro postavljeni, na ispitnom mjestu će vas na to upozoriti i na ugradbenoj naljepnici neće ništa upisati u polje predviđeno za upis namještene vrijednosti (Vset) ograničivača brzine. Kod digitalnih se tahografa ugradbena naljepnica razlikuje. Ona na sebi ima podatke o dimenziji pogonskih pneumatika i stalnice „k“ na koju je tahograf namješten, a ispuštena je vrijednost na koju je namješten ograničivač brzine. Ta je vrijednost napisana na posebnoj naljepnici.

Odgovori na česta pitanja o radu tahografa i pravilima za vremena rada i odmora vozača

U ovom poglavlju su obrađena česta pitanja koja postavljaju vozači i poslodavci o upotrebi tahografa i obvezi pridržavanja propisanih ograničenja radnih vremena vozača. U praksi mogu biti razne situacije i tumačenja, ali smo pokušali dati univerzalne odgovore koji proizlaze direktno iz važećih pravila. Ukoliko se ne mogu iščitati direktno, ponuđeni odgovor odražava iz prakse iskustveno tumačenje. U nekim pitanjima postoji i praksa europskog sudstva iz koje se vidi cilj koji se želio postići pojedinim odredbama EU propisa.

1. Na vozače kojih kategorija vozila se odnosi ograničenje vremena vožnje i odmora?

Prema propisima u RH, AETR sporazumu i EU pravilima vremenska ograničenja trajanja upravljanja vozilom i obvezna vremena odmora se odnosi na vozače teretnih vozila preko 3,5t ukupne dozvoljene mase (zajedno s priključnim vozilom) i autobusa. Postoje iznimke koje su određene namjenom vozila ili najvećim radiusom kretanja vozila od sjedišta.

2. Na što se međunarodna i domaća pravila odnose?

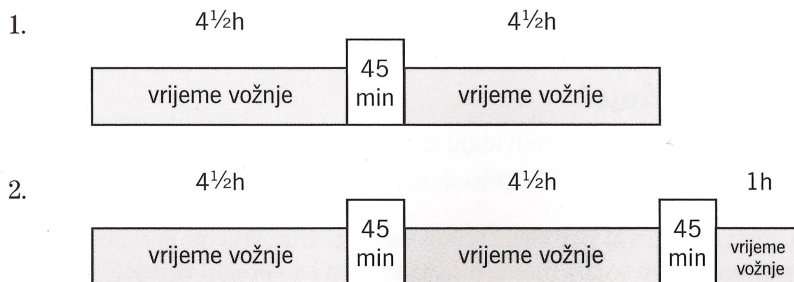
Pravila se odnose na:

- dnevna i dvotjedna ograničenja trajanja vožnje
- prekidi, dnevni i tjedni odmori
- nepredviđene situacije
- korištenje tahografa

3. Što je dnevno ograničenje vremena vožnje?

Hrvatski, AETR i EU propisi ograničili su trajanje vožnje na 9 sati (može biti 2 puta u tjednu produljeno na 10 sati) vožnje između dva uzastopna dnevna odmora ili dnevnog i tjednog odmora.

Na primjer:



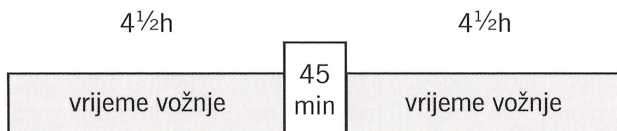
4. Što je to tjedno ograničenje vremena vožnje?

AETR sporazum indirektno, a HR i EU propisi direktno dozvoljavaju najviše 56 sati vožnje između dva tjedna odmora. Postoji ograničenje trajanja vožnje u dva uzastopna tjedna od 90 sati. Tjedni odmor mora biti nakon 6 dnevnog perioda vožnje. Izuzetak je u slučaju nacionalnog ili međunarodnog ad hoc (ne linijski) prijevoza putnika, kada može biti odgođen i uzet nakon 12 dnevnog perioda vožnje i pridodan slijedećem tjednom odmoru.

5. Postoji li ograničenje u neprekidnom trajanju vremena vožnje?

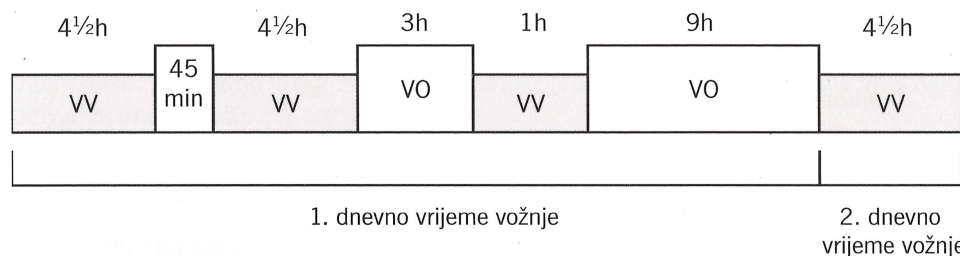
HR i EU propisi dozvoljavaju najviše 4,5h neprekidne ili kumulirane vožnje prije obveznog prekida od najmanje 45 minuta. Ukoliko nije u jednom bloku od 45 minuta, prekid smije biti najviše u dva dijela od kojih je prvi najmanje 15 minuta, a drugi najmanje 30 min.

Na primjer:



Prekid vožnje od 45 minuta ne treba ukoliko je vozač započeo dnevni ili tjedni odmor.

Na primjer:



AETR sporazum propisuje nakon 4,5 sata neprekidne ili kumulirane vožnje prekid od najmanje 45 minuta ili započeti dnevni ili tjedni odmor. Prekid od 45 minuta može biti zbroj od 2 ili 3 prekida ne manja od 15 minuta tokom ili odmah nakon perioda vožnje, tako da je ukupno vrijeme prekida najmanje 45 minuta tokom 4,5 sati vožnje.

6. Što znači prekid vožnje?

HR i EU propisi te AETR sporazum predviđaju da tijekom bilo kojeg prekida vozač ne smije voziti ili obavljati bilo koji drugi posao.

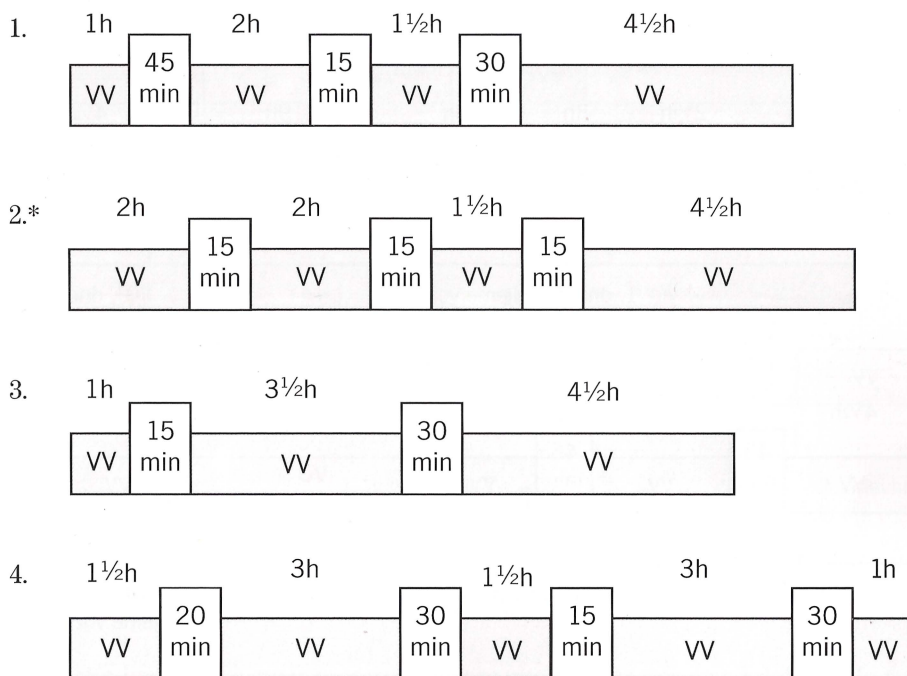
Ukoliko vozilom upravljaju dva ili više vozača, suvozač registrira vrijeme spremnosti dok vozač upravlja vozilom, ali mu se to vrijeme može računati kao prekid vožnje.

Prekidi manji od 15 minuta se ne pribrajaju u zahtjevani 45 minutni prekid, iako je tahograf prebačen da označava vrijeme odmora.

7. Kako prekidi mogu biti raspoređeni?

Svrha obveznog prekida vožnje je sprečavanje vozača da upravlja vozilom duže od 4,5h naprekidno. Stoga treba shvatiti prekid vožnje od 45min neprekidno ili u 2 dijela, prvi 15min i drugi 30min minimalno (AETR propisi dozvoljavaju u tri dijela po 15min minimalno), kao vrijeme od kojeg ponovno vozač smije upravljati vozilom 4,5h neprekidno, ali pri tome poštujući ograničenje u ukupnom trajanju vožnje u jednom danu od 9h (2 puta u tjednu 10h).

Slijedeći primjeri dozvoljenih slijedova prekida mogu pomoći u prosudbi:

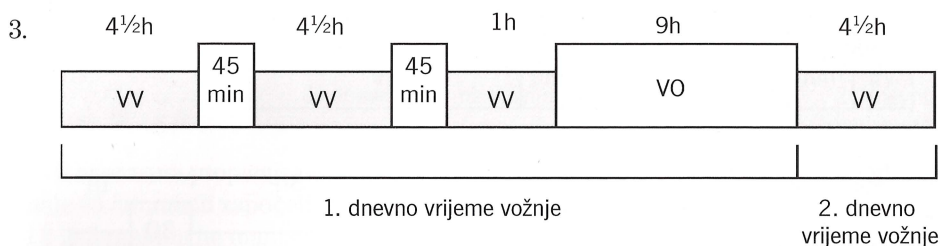
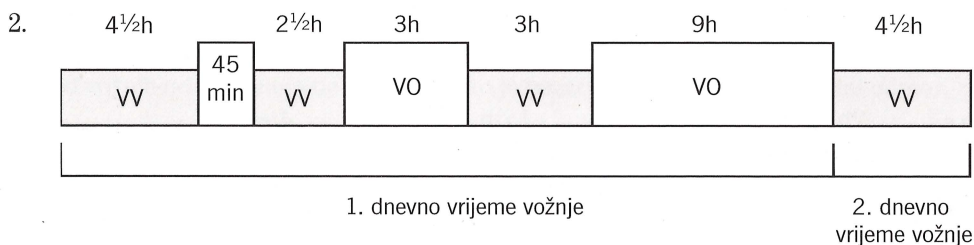
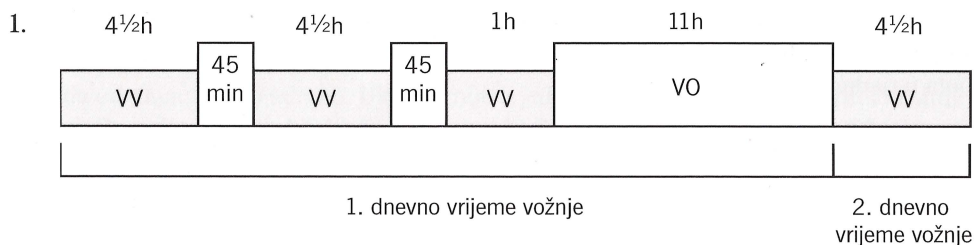


VV = vrijeme vožnje

* ovaj primjer vrijedi samo u međunarodnom prijevozu kada se primjenjuju AETR pravila.

8. Koja su pravila za dnevni odmor?

RH i EU propisi određuju dnevni odmor unutar perioda od 24 sata. Dnevni je odmor najmanje 11 sati neprekidnog odmora ili se može u toku dana raspodijeliti u dva dijela od kojih je jedan najmanje 3 h neprekidno, a drugi dio najmanje 9 h neprekidno. Dnevni odmor smije biti skraćen 3 puta u tjednu na najkraće 9 h neprekidnog odmora. Skraćeni dnevni odmor se ne mora nadoknađivati.

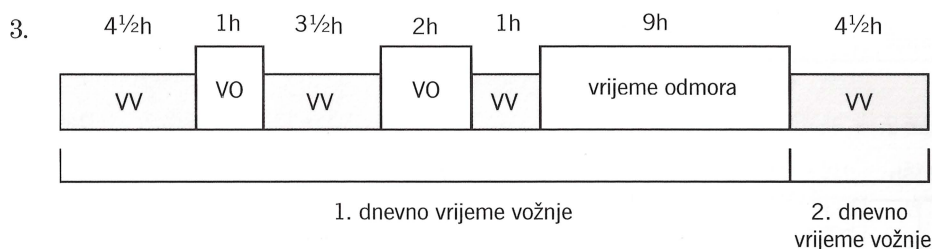
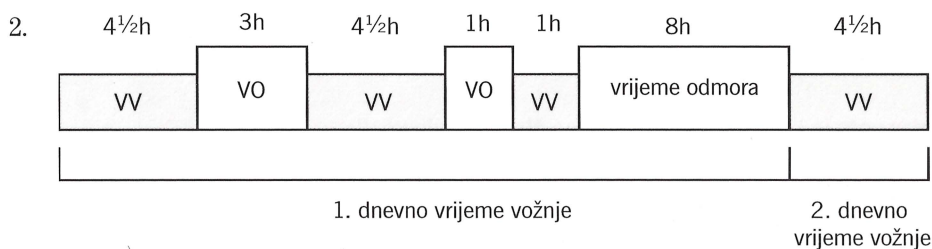
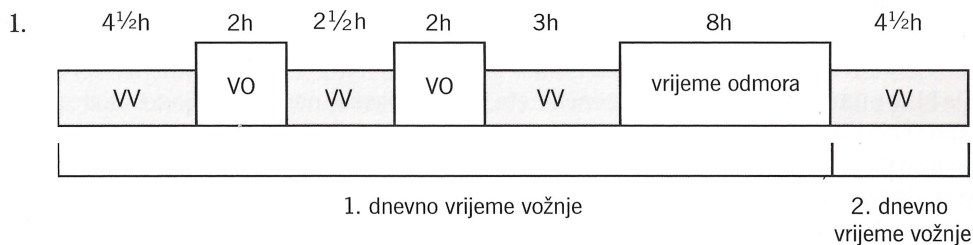


Primjeri su redovnog dnevnog odmora pod 1 i 2, a pod 3 je primjer skraćenog dnevnog odmora.

AEETR propisi traže da u svakom periodu od 24 sata vozač mora imati najmanje 11 uzastopnih sati odmora. To se može skratiti na 9 sati, ali ne više od 3 puta u tjednu, samo ako se ekvivalentno vrijeme odmora nadoknađi prije kraja slijedećeg tjedna. Alternativno, 12 sati dnevnog odmora se može imati u dva ili tri perioda, od kojih jedan mora biti najma-

nje 8 uzastopnih sati, a ostali najmanje u trajanju od jednog sata.

Primjer:



VV = vrijeme vožnje VO = vrijeme odmora

Dnevni odmor vozač može provesti u vozilu ukoliko ima poseban ležaj i vozilo miruje. EU pravilnik 561/2006 propisuje dnevni odmor unutar perioda od 24 sata. Dnevni je odmor najmanje 11 sati neprekidnog odmora ili se može u toku dana raspodijeliti u dva dijela od kojih je jedan najmanje 3 sata neprekidno, a drugi dio najmanje 9 sati neprekidno. Dnevni odmor smije biti skraćen 3 puta u tjednu na najkraće 9 sati neprekidnog odmora.

9. Da li su odredbe o odmoru različite kada vozilom upravljaju 2 ili više vozača?

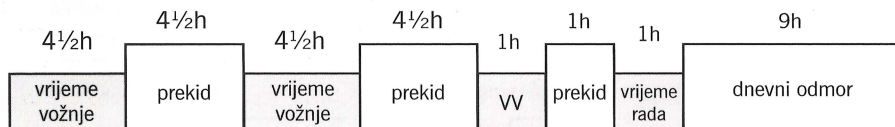
Ista pravila vrijede i kada vozilom kontinuirano upravljaju dva i više vozača. Jedina je razlika da tokom svakih 30 sati vozači moraju imati neprekidni odmor od najmanje 9h (u slučaju primjene AETR propisa 8h).

Da bi se primijenilo ovo pravilo, mora barem još jedan vozač neprekidno putovati u vozilu. Ako iz bilo kojeg razloga tokom putovanja ostane samo jedan vozač u vozilu, primjenjuju se pravila koja vrijede kada je samo jedan vozač u vozilu. Smatra se da je vozač bio član posade vozila i ako u prvom satu putovanja bude samo jedan vozač u vozilu, ukoliko je svo ostalo vrijeme putovanja prisutna posada.

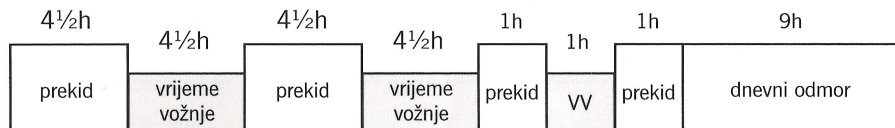
Kod višečlane posade vozila, drugi vozač(i) mogu računati kao prekid vožnje vrijeme provedeno kao suvozač(i). Vrijeme provedeno kao suvozač dok se vozilo kreće se ne može računati kao vrijeme dnevnog odmora.

Primjer vožnje i odmora kada je vozač član posade vozila:

Vozač 1:



Vozač 2:



10. U kojem periodu se smatra da je upravljala posada vozila?

Primjenjuju se pravila koja vrijede za posadu vozila ako su neprekidno u vozilu bila najmanje dva vozača (HR i EU pravila dozvoljavaju u prvom satu da bude samo jedan vozač) tijekom vožnje između dva dnevna ili dnevnog i tjednog odmora.

11. Koliko dugo može trajati rad vozača?

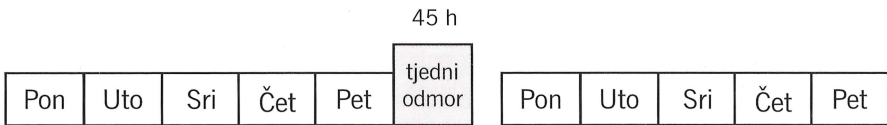
Postoje ograničenja u trajanju rada vozača. Ukupno vrijeme rada (podrazumijeva vrijeme upravljanja vozilom i vrijeme svakog drugog rada) ne smije prelaziti 60h u tjednu, ali

se mora poštovati ograničenje od 48h prosječnog vremena rada u periodu 4 uzastopna mjeseca.

12. Što je tjedni odmor i kada ga vozač mora koristiti?

AETR propisi određuju da vozač kada želi koristi tjedni odmor, mora dnevni odmor produžiti na najmanje 45 uzastopnih sati. Tjedni odmor se može skratiti na 36 uzastopnih sati kada se koristi u sjedištu (boravištu) vozača ili vozila. Ukoliko se koristi bilo gdje na drugom mjestu, može se skratiti na 24 uzastopna sata

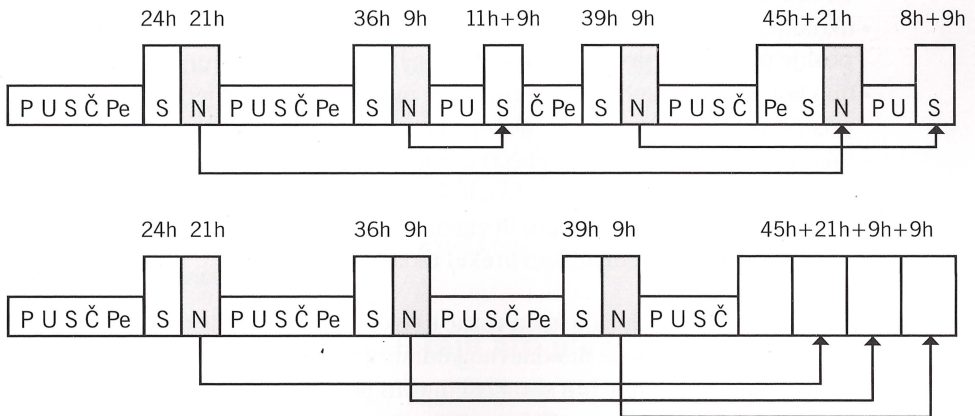
Primjer:



Svako skraćivanje se mora nadomjestiti istim kontinuiranim vremenskim periodom dodatnim dnevnim ili tjednom odmoru prije kraja trećeg tjedna računajući od tjedna u kojem je skraćenje napravljeno.

HR i EU propisi određuju da redovni tjedni odmor mora biti najmanje 45h neprekidno. Skraćeni tjedni odmor traje najmanje 24h neprekidno. Svaki drugi tjedni odmor mora biti redovni tjedni odmor. Svaki skraćeni tjedni odmor se mora nadoknaditi do 45h u jednom bloku najkasnije prije kraja trećeg tjedna od tjedna u kojem je bilo skraćenje.

Primjer:



9. Da li su odredbe o odmoru različite kada vozilom upravljaju 2 ili više vozača?

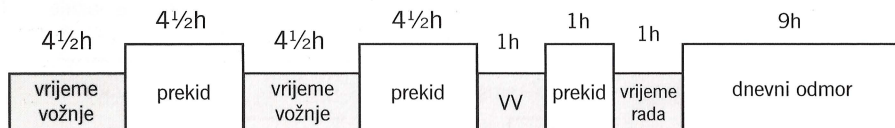
Ista pravila vrijede i kada vozilom kontinuirano upravljaju dva i više vozača. Jedina je razlika da tokom svakih 30 sati vozači moraju imati neprekidni odmor od najmanje 9h (u slučaju primjene AETR propisa 8h).

Da bi se primijenilo ovo pravilo, mora barem još jedan vozač neprekidno putovati u vozilu. Ako iz bilo kojeg razloga tokom putovanja ostane samo jedan vozač u vozilu, primjenjuju se pravila koja vrijede kada je samo jedan vozač u vozilu. Smatra se da je vozač bio član posade vozila i ako u prvom satu putovanja bude samo jedan vozač u vozilu, ukoliko je svo ostalo vrijeme putovanja prisutna posada.

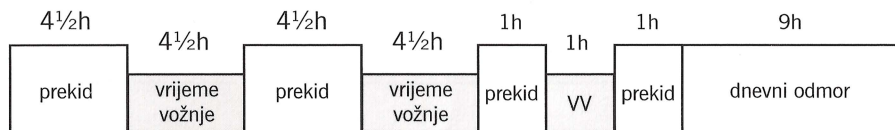
Kod višečlane posade vozila, drugi vozač(i) mogu računati kao prekid vožnje vrijeme provedeno kao suvozač(i). Vrijeme provedeno kao suvozač dok se vozilo kreće se ne može računati kao vrijeme dnevnog odmora.

Primjer vožnje i odmora kada je vozač član posade vozila:

Vozač 1:



Vozač 2:



10. U kojem periodu se smatra da je upravljala posada vozila?

Primjenjuju se pravila koja vrijede za posadu vozila ako su neprekidno u vozilu bila najmanje dva vozača (HR i EU pravila dozvoljavaju u prvom satu da bude samo jedan vozač) tijekom vožnje između dva dnevna ili dnevnog i tjednog odmora.

11. Koliko dugo može trajati rad vozača?

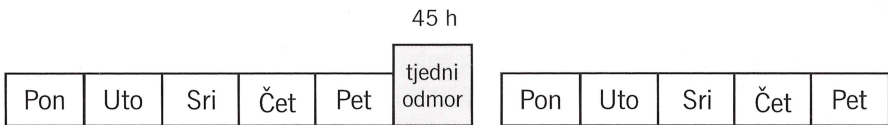
Postoje ograničenja u trajanju rada vozača. Ukupno vrijeme rada (podrazumijeva vrijeme upravljanja vozilom i vrijeme svakog drugog rada) ne smije prelaziti 60h u tjednu, ali

se mora poštovati ograničenje od 48h prosječnog vremena rada u periodu 4 uzastopna mjeseca.

12. Što je tjedni odmor i kada ga vozač mora koristiti?

AETR propisi određuju da vozač kada želi koristi tjedni odmor, mora dnevni odmor produžiti na najmanje 45 uzastopnih sati. Tjedni odmor se može skratiti na 36 uzastopnih sati kada se koristi u sjedištu (boravištu) vozača ili vozila. Ukoliko se koristi bilo gdje na drugom mjestu, može se skratiti na 24 uzastopna sata

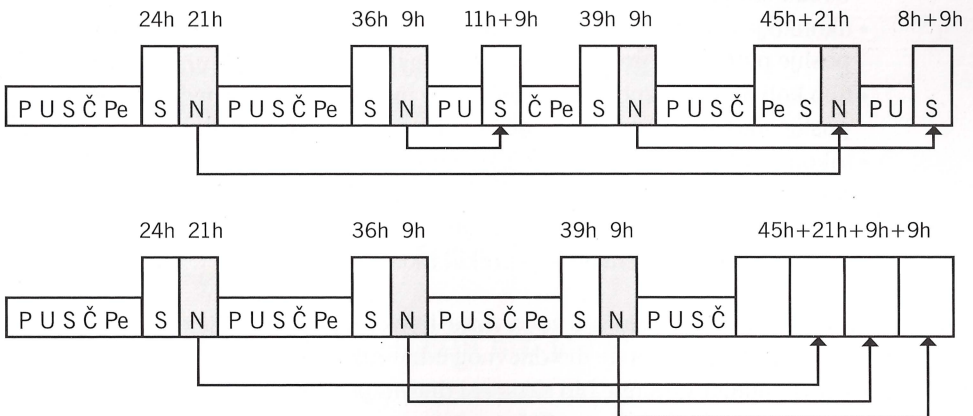
Primjer:



Svako skraćivanje se mora nadomjestiti istim kontinuiranim vremenskim periodom dodatnim dnevnom ili tjednom odmoru prije kraja trećeg tjedna računajući od tjedna u kojem je skraćenje napravljeno.

HR i EU propisi određuju da redovni tjedni odmor mora biti najmanje 45h neprekidno. Skraćeni tjedni odmor traje najmanje 24h neprekidno. Svaki drugi tjedni odmor mora biti redovni tjedni odmor. Svaki skraćeni tjedni odmor se mora nadoknaditi do 45h u jednom bloku najkasnije prije kraja trećeg tjedna od tjedna u kojem je bilo skraćenje.

Primjer:



13. Kada se mora koristiti tjedni odmor?

HR, AETR i EU propisuju jednako. Tjedni se odmor može odgađati do kraja šestog dana ako ukupno vrijeme vožnje kroz šest dana ne prelazi dozvoljeni ukupni broj sati vožnje. Tjedni odmor koji počinje u jednom tjednu i nastavlja se u slijedećem, može se pridijeliti bilo kojem od ta dva tjedna.

14. Koja su pravila za nadoknadu skraćenih odmora?

AETR konvencija nalaže da se bilo koji odmor kojim se nadoknađuje skraćeni dnevni i/ili tjedni odmor, mora se naslanjati na drugi odmor od najmanje 8 uzastopnih sati. Odmor kojim se nadoknađuje dnevni odmor mora biti najkasnije do kraja slijedećeg tjedna od tjedna kada je skraćen, a onaj koji nadoknađuje tjedni odmor do kraja trećeg tjedna od tjedna kada je skraćen. Odmor kojim se nadoknađuje tjedni odmor mora biti neprekidan, a odmor kojim se nadoknađuje skraćeno dnevno odmor može biti prekidano u bilo kojoj kombinaciji, ali treba imati na umu da se vrijeme odmora računa samo ako traje najmanje jedan sat.

HR i EU propisi nalažu da se odmor kojim se nadoknađuje tjedni odmor mora uzeti u jednom bloku, mora se naslanjati na drugi odmor koji traje najmanje 9 uzastopnih sati i mora se koristiti najkasnije do kraja trećeg tjedna od tjedna skraćivanja. Skraćeni dnevni odmor se ne nadoknađuje.

15. Koja su pravila kod putovanja trajektom ili vlakom?

Ako vozilo dio svog putovanja provodi u trajektu ili vlaku, AETR propisi predviđaju slijedeće:

- dnevni odmor može biti prekinut ali samo jednom i tada se mora 2 sata dodati ukupnom vremenu odmora.
- ukoliko je odmor razdijeljen, jedan dio mora biti na kopnu, bilo prije ili poslije putovanja, drugi dio može biti na brodu ili vlaku.
- bilo koji prekid odmora mora biti što je moguće kraći i ne jedan sat prije ili poslije ukrcaja ili istovara uključujući carinske formalnosti.
- tokom oba dijela odmora vozač(i) moraju imati najmanje pristup krevetu u vozilu, spavaćim kolima u vlaku ili ležaju u kabini na trajektu.
- vrijeme provedeno na trajektu ili vlaku ako nije korišteno kao vrijeme odmora, može se računati kao prekid rada.

HR i EU propisi predviđaju u slučaju kada vozač s vozilom koristi u tijeku putovanja vlak ili trajekt i želi da to vrijeme bude dio dnevnog odmora:

- dnevni odmor ne smije biti skraćeni dnevni odmor.
- može biti u dva navrata prekidano nekom drugom aktivnosti, ali ukupno trajanje prekida ne smije biti dulje od jednog sata.

- tokom putovanja vlakom ili trajektom vozač mora imati pristup ležaju u spavaćim kolima u vlaku ili u kabini na trajektu.

16. Što u slučaju nepredviđenih i hitnih slučajeva?

U međunarodnom prometu, bilo da se radi o EU ili AETR propisima, kao i u domaćem prometu poslodavci moraju rasporediti posao tako da ga vozači mogu obaviti pridržavajući se važećih pravila. Dakako, pazeći da ne ugrozi sigurnost u prometu i da stigne na prikladno mjesto za zaustavljanje, vozač može odstupiti od pravila i prekoračiti vrijeme u slučaju ugrožene sigurnosti osoba, vozila ili tereta. Vozač mora zapisati razlog zašto je to učinio na stražnjoj strani svog tahografskog listića. Ponavljanje takvih slučajeva može ukazivati da organizacija rada ne omogućava pridržavanje pravila. Presuda Europskog suda pravde od 9. studenog 1995. godine pokazuje kako u EU treba ovakve slučajeve tumačiti. Može se odstupiti od pravila samo u slučaju kad je neočekivano tijekom putovanja postalo nemoguće pridržavati se pravila o vremenima rada i odmora vozača. Nisu dozvoljena planirana kršenja vremenskih ograničenja. To znači, kada se nepredvidiva situacija dogodi, vozač odlučuje da li je neophodno kršiti pravila o vremenskim ograničenjima uzimajući u obzir sigurnost u prometu i moguće upute službenih lica (npr. vožnja pod policijskom pratnjom).

EU pravila poznaju mogućnost nepredvidivih događaja koji zahtijevaju produljenje vremena vožnje i u takvim slučajevima zahtijeva se rukom unešeno vrijeme i razlog kršenja propisa na tahografskom listiću. Na primjer, može se dogoditi da vozač na isteku dozvoljenog vremena upravljanja vozilom dolazi na parkiralište kako bi napravio prekid vožnje ili započeo odmor, a na parkiralištu nema mjesta za parkiranje. U tom slučaju vozač može nastaviti vožnju do sljedećeg parkirališta iako je tom vožnjom prekoračio dozvoljeno vrijeme vožnje, ali mora na tahografskom listiću naznačiti kada se to dogodilo i upisati razlog prekoračenja

17. U koja vozila mora biti ugrađen tahograf?

HR, AETR i EU propisi određuju jednako:

- sva vozila s više od 9 sjedala uključujući sjedalo vozača.
- teretna vozila preko 3,5t ukupne dozvoljene mase.

Posebno su navedena vozila koja su izuzeta ove obveze u propisima svake države potpisnice AETR sporazuma.

18. Zašto na tahografima moraju biti plombe?

Jednako vrijedi, bez obzira o kojim se propisima radi, da tahograf mora biti ispravan i pravilno namješten. Provjeru ispravnosti i namještenosti periodički rade za to od države ovlaštena ispitna mjesta za tahografe.

Kada zadovoljava, ispitno mjesto za tahografe plombira tahografski sustav i postavi naljepnicu s unešenim izmjerenim veličinama u ili negdje u blizini tahografa. Preko naljepnice se lijepi plombirna folija.

Prije početka putovanja vozači moraju provjeriti vozilo i tahograf.

19. Da li se tahograf i plombe provjeravaju?

Na cestama država članica EU je uspostavljen poseban nadzor trajanja upravljanja vozilom i odmora vozača. Dio takovog nadzora je i provjera ispravnosti tahografa i tahografskih plombi te ispravnost i namještenost ograničivača brzine (za vozila za koja je obavezan).

Obratite pozornost na ispravnost plombe, njenog ležišta, oznake na njoj te na ispravnost plombirnog poklopca (na tahografima koji ih imaju).

20. Koliko često se tahografi moraju ispitivati?

U radionicama koje je ovlastilo Ministarstvo nadležno za promet tahografi se moraju ispitivati svake 2 godine. Ispitivanjem se provjerava ispravnost tahografskog sustava. Kada je vozilo bilo na popravku i uništila se bilo koja od plombi, mora se ponoviti plombiranje i gornji termini se primjenjuju od tog datuma. Tahograf se nakon popravka mora obvezno ispitati i plombirati.

21. Što moram učiniti ako se tahograf ne koristi često ili se uopće ne koristi?

Iako se tahograf često ne koristi, mora biti ispravan i propisno plombiran. Mora biti ispitivan te postavljena ugradbena naljepnica i naljepnica s konstantom tahografa prema godišnjoj obvezi ispitivanja tahografa.

22. Što moram učiniti kada je tahograf pokvaren ili su oštećene plombe?

U međunarodnom prometu AETR sporazum i EU propisi određuju da se neispravan tahograf mora što je prije moguće popraviti u za to ovlaštenom servisu tahografa. Ako je vozilo na putovanju i ne može se vratiti u domicil unutar tjedan dana od dana kvara ili otkrića da je nastao kvar na tahografu, popraviti ga morate na putu.

Morate provjeriti da li je servis ovlašten za popravak tahografa. Ovlaštena ispitna mjesta za tahografe smiju raditi samo male popravke na tahografu, t.j. smiju raditi samo one popravke prilikom kojih neće oštetiti servisne plombe. Dok je tahograf neispravan, vozači moraju ručno zapisivati na tahografskom listiću ili privremenom zapisnom listu prikvačenom na listić svoje aktivnosti i odmor.

Nije preporučljivo započeti ili nastaviti međunarodno putovanje s pokvarenim tahografom (iako zapisujete vremena rada i odmora na stražnjoj strani tahografskog listića). Puno država ne dozvoljavaju ulaz takvim vozilima jer njihovi propisi traže ispravan sustav.

23. Tko je odgovoran za izdavanje dovoljnog broja tahografskih listića?

Vozači moraju imati dovoljno tahografskih listića kada idu na putovanje. Najmanje 1 za svakih 24 sata trajanja putovanja, plus nešto pričuvnih (preporučljivo 33-50%). Poslodavac mora dati vozaču dovoljan broj tahografskih listića koji imaju valjano tipno odobrenje i odgovarajući su za tahograf ugrađen u vozilu. Isto vrijedi i kod prijevoza za vlastite potrebe, vozač mora sa sobom nositi dovoljno tahografskih listića za cijelo vrijeme predviđenog trajanja putovanja. Ovo vrijedi bez obzira da li poduzeto putovanje podliježe AETR, EU ili domaćim propisima.

24. Kako se koriste tahografski listići?

Bez obzira da li se radi o domaćem ili međunarodnom prometu, zaprljani ili oštećeni tahografski listići se ne smiju koristiti.

Ukoliko je listić sa zapisom oštećen, mora se zamijeniti pričuvnim i pridodati oštećenom. Vozač ne smije zaboraviti unijeti tražene podatke u središnjem polju tahografskog listića

25. Kako se zapisuju vremena vožnje, rada i odmora?

U domaćem kao i u međunarodnom prometu zapisivanje počinje odmah po stavljanju tahografskog listića u tahograf. Vozač mora provjeravati ispravnost rada tahografa cijelo vrijeme, odnosno dok je zadužen za vozilo. U međunarodnom prometu mora provjeriti da li je vrijeme koje zapisuje tahograf službeno vrijeme u državi u kojoj se nalazi (vremenske zone).

Pomoću tahografa vozač registrira radno vrijeme i odmor namještanjem prekidača za odabir radnih vremena na način da tahograf jasno i razlučno može zapisivati slijedeće vremenske grupe:



simbol vožnje (kod nekih tahografa se automatski zapisuje)



simbol za ostali rad koji nije vožnja



spremnost za vožnju



prekid vožnje ili odmor

26. Kako se zapisuju dnevni odmori?

U domaćem i međunarodnom prometu su propisi jednaki. Kada nije moguće ostaviti tahografski listić u tahografu u vozilu da bi zapisivao dnevni odmor, vozači moraju podatke ručno unositi. Ručni unos mora biti čitak. Preporučljivo je unositi ga sa stražnje strane tahografskog listića u za to predviđeni raster.

27. Kako registrirati promjenu aktivnosti dok je vozač udaljen od vozila?

Ukoliko vozač radi udaljen od vozila i ne može ostaviti listić u tahografu ili ga je ostavio u tahografu, ali je promijenio modalitet svoga rada dok je daleko od vozila - mora ručno zapisati na stražnjoj strani listića svoju aktivnost u za to predviđeni raster. Ukoliko je potrebno, na stražnjoj strani listića treba napisati i napomenu da je došlo do promjene.

28. Što s vožnjom na gradilištu ili izvan puteva?

Prema praksi gdje vrijede AETR i EU pravila, takva se vožnja može zapisivati kao "ostali rad". Prema domaćoj praksi se takva vožnja označava kao i svaka druga vožnja.

29. Kako treba zapisivati vrijeme provedeno putujući od kuće do mjesta odakle se kreće na vožnju, a to mjesto nije garaža poduzeća ili uobičajeno mjesto polaska?

Prema HR, AETR i EU propisima (presudba Europskog suda pravde od 18.siječnja 2001.) se takvo putovanje treba zapisivati kao "ostali rad". Izuzetak je ako vozač ima na raspolaganje spavaća kola u vlaku ili kabinu s ležajem na trajektu.

30. Gdje se moraju ručno zapisivati unosi?

Rukom je potrebno unijeti prije stavljanja u tahograf podatke u središnje polje s prednje strane tahografskog listića. Nakon njegovog vađenja potrebno je završiti s unosom u središnje polje (zaključiti listić). Tokom dana kada se mijenja vozilo potrebno je promjenu vozila unijeti u središnje polje sa stražnje strane listića.

U slučaju da vozač ne može iz bilo kojeg razloga (na pr. tahograf je pokvaren) koristiti tahograf za registriranje svog rada i odmora, uobičajeno zapisuje svoje aktivnosti ili odmor na stražnjoj strani tahografskog listića u za to posebno predviđeni raster.

31. Što se događa s danima kada vozač ne vozi?

U dane kada vozač ne radi poslodavac izdaje potvrdu u kojoj je naveden razlog (slobodni dani, odmor, bolovanje, praznici i sl.) i period na koji se odnosi. Potvrdu poslodavac daje vozaču i za period u kojem je vozač radio, ali taj rad nije uključivao vožnju vozila koji podpadaju pod propise o ograničenju trajanja upravljanja i obveznim odmorima. Potvr-

da za međunarodni promet je u obliku propisanog obrazca i obvezno je ispisati je strojno. Praksa pokazuje da se tolerira različiti oblik potvrde, ali se većinom ne tolerira ručno ispisana potvrda. U domaćem prijevozu nije još dan obrazac potvrde, ali predlažemo da se jednaki oblik koristi kao što je potvrda u međunarodnom prijevozu.

32. Koja su pravila nakon povratka i za čuvanje tahografskih listića?

Vozači moraju nositi listiće (ne fotokopije), prema AETR pravilima za tekući tjedan i za zadnji radni dan prethodnog tjedna, a prema HR i EU pravilima za prethodnih 28 dana.

Poslodavac mora:

- provjeriti da li su vozači predali sve tahografske listiće;
- čuvati listiće najmanje dvije godine nakon korištenja (EU i AETR traži najmanje jednu godinu);
- raditi redovite provjere da li su vozači prekršili EU, AETR ili domaća pravila o vremenima i tahografima; ukoliko su pravila prekršena, moraju poduzeti korake da se to ne ponovi;
- moraju moći pokazati ovlaštenim osobama listiće unazad dvije godine (EU i AETR traži najmanje unazad jedne godine).

Poslodavci i vozači moraju pokazati listiće na zahtjev ovlaštenih osoba organa vlasti.

33. Što vozač mora učiniti ako je listić uzela ovlaštena osoba izvršne vlasti?

U domaćem i međunarodnom prometu, bilo da važe AETR ili EU pravila, ako je ovlaštena osoba izvršne vlasti zadržala listić, vozač mora od nje zatražiti da mu to potvrdi na listiću koji će u tahografu zamijeniti oduzeti listić, upisavši svoje ime i prezime, telefonski broj i broj oduzetih listića.

Alternativno, ovlaštena osoba izdaje pisanu potvrdu o oduzimanju listića. Vozači uvijek moraju sa sobom nositi više listića od broja dana putovanja.

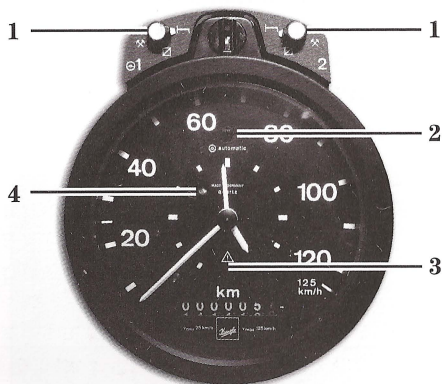
34. Da li je za vozačevo nepridržavanje propisanih vremena vožnji i odmora odgovoran i poslodavac, odnosno odgovorna osoba u poduzeću?

HR i EU propisi naglašavaju da odgovornost za kršenje propisanih ograničenja u trajanju upravljanja vozilom i odmorima leži na vozačima, poslodavcima, ali i na organizatorima putovanja.

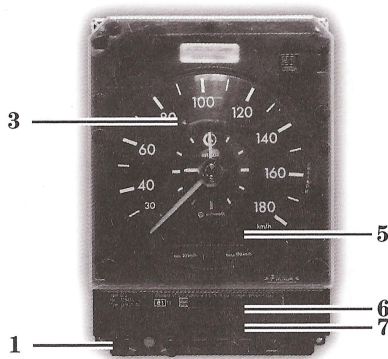
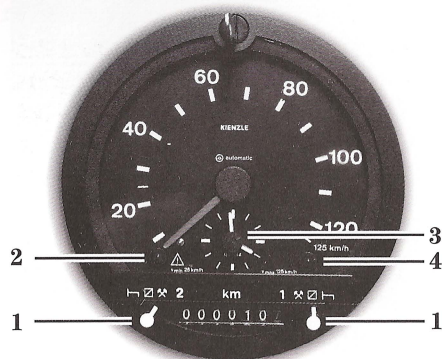
To znači, na pr. da turističke agencije koje uzimaju u najam autobuse i organiziraju njihova

Nadzorni uređaj - Tahograf

Tahograf je uređaj koji mjeri prijeđeni put vozila u koji je ugrađen. Njegov je sastavni dio satni mehanizam koji mjeri vrijeme te iz te dvije izmjerene osnovne fizikalne veličine izračunava brzinu kretanja vozila. Brzinu i prijeđeni put pokazuje na pokazivaču i u slučaju analognog tahografa zapisuje na tahografski listić, a u slučaju digitalnog tahografa u svojoj radnu memoriju. U ovoj brošuri ćemo govoriti samo o analognom tahografu.



1. Prekidač vremenskih grupa za vozača - 1 i vozača - 2
2. Signal upozorenja prekoračenja brzine
3. Svjetlo nadzora rada tahografa
4. Pokazivač rada satnog mehanizma



1. Prekidač vremenskih grupa za vozača - 1 i vozača - 2
2. Svjetlo nadzora rada tahografa
3. Pokazivač rada satnog mehanizma
4. Signal upozorenja prevelike brzine
5. Multifunkcionalni ekran s kontrolom rada
6. Ulaz listića vozača - 1
7. Ulaz listića vozača - 2

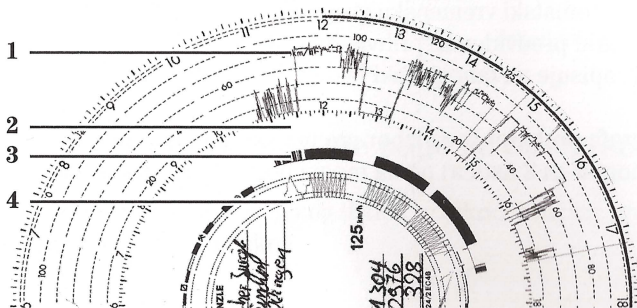


1. Tipka za otvaranje ladice za tahografski listić
2. Tipka za postavljanje vrem. grupa vozača - 1
3. Tipke za menu
4. Tipka za postavljanje vrem. grupa vozača - 2
5. Ekran
6. Ladica za prihvatanje tahografskih listića
7. Naljepnica s oznakom tipa
8. Ravna ladica

Različite generacije tahografa

Osim osnovnih funkcionalnosti, mjerenja prijednog puta, vremena i brzine kretanja vozila, tahografu je dodana funkcionalnost zapisa radnih vremena i odmora vozača. Takve tahogafe nazivamo još i nadzornim uređajima ili euro tahografima. U EU članicama je uobičajen naziv nadzorni uređaj. U ovoj brošuri ćemo koristiti u nas uobičajen termin tahograf, a posebno ćemo napomenuti kada govorimo o tahografu koji nema zapis vremena rada i odmora vozača.

Da bi vozač mogao odabrati vremensku grupu koja opisuje njegov rad ili odmor, tahograf ima izbornik (poseban rotacioni preklopnik u slučaju starijih generacija tahografa, a kod novih generacija je to posebna tipka), kojim vozač odabire odgovarajući simbol. Po odabiru, tahograf nastavlja zapisivati odabranu vremensku grupu na tahografski listić. Svaki tahograf obvezno zapisuje na listić tri podatka. To su brzina kretanja vozila, vremena rada ili odmora vozača i prijedni put vozila. Poneki tipovi tahografa opcionalno imaju mogućnost dodavanja još jednog zapisa. Predviđeno mjesto za taj zapis je tik ispod donje vremenske skale i može imati različite namjene (mjerenje potrošnje goriva, uključenost nekog agregata na vozilu, otvorena vrata itd.).



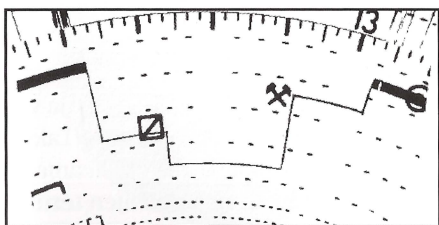
Automatski zapis s prednje strane listića

1. Zapis brzine
2. Dodatni zapis (opcionalno)
3. Zapis vremena rada i odmora
4. Zapis prijednog puta

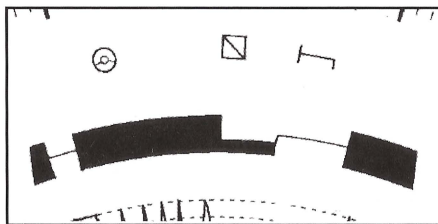
Zapisi na tahografskom listiću

Tahograf ostvaruje zapis mehaničkim pritiskom vrha pisača na tahografski listić. Na njemu je nanešen poseban sloj materijala na kojem pritisak ostvaruje trajan vidljivi trag. Na tahografskom su listiću odštampane dvije vremenske skale s podiocima od po 5 minuta i posebno označenim punim satima. Između te dvije skale se nalazi zapis brzine kretanja vozila.

Prostor između donje vremenske skale i početka zapisa prijednog puta vozila je predviđen za zapis radnog vremena ili odmora vozača. Ovaj zapis može imati dva različita oblika, kako to pokazuju sljedeće slike.



Zapis tahografa "standard"



Zapis tahografa "automatik"

Vrste zapisa radnih vremena i odmora

Na slici lijevo je zapis radnog vremena i odmora tahografa "standard". Vidi se na slici kako je zapis svake vremenske grupe u svojoj kružnici. Desno je zapis tahografa "automatik" koji vremenske grupe zapisuje ne jednoj kružnici različitom debljinom linije. "Standard" tahograf zapisuje vremensku grupu prema položaju prekidača bez obzira da li se vozilo kreće ili miruje. Očitavanje vremenskih grupa je time otežano jer morate obratiti pozornost na zapis brzine da bi točno ustanovili vrijeme vožnje.

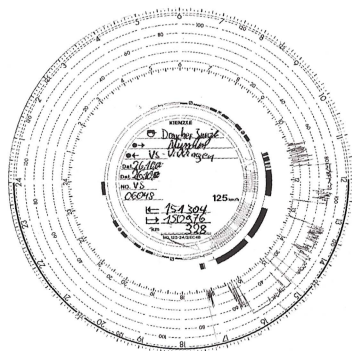
"Automatik" tahograf zapisuje automatski vremensku grupu koja simbolizira vožnju kada se vozilo kreće. Ukoliko je tahograf predviđen za prihvatanje dva tahografska listića (vozača i suvozača), brzinu automatski zapisuje na tahografski listić vozača (pozicija broj 1).

Stoga, kod "automatik" tahografa preklopnik za izbor vremenske grupe rada ili odmora vozača (pozicija 1 kada je tahograf za 2 listića) nema mogućnost izbora vremenske grupe vožnje.

Izbor vremenskih grupa preklopnikom:

1.  izbor kada upravljate vozilom (samo "standard" tip tahografa);
2.  izbor kada ste suvozač ili čekate početak vožnje;
3.  izbor kada je vozač na odmoru;
4.  izbor kada radite bilo što drugo osim vožnje.

U sredini tahografskog listića je predviđeno polje za podatke koje vozač mora sam unijeti. Pojedine podatke vozač unosi prije no što umetne tahografski listić u tahograf, a neke nakon njegovog vađenja. Slijedeća slika pokazuje koje podatke vozač mora unijeti.



Unos rukom s prednje strane listića ...

Kod stavljanja listića

-  Prezime i ime vozača
-  Mjesto kretanja - stavljanja listića
- Dat.** Datum stavljanja listića
- NO.** Registarska oznaka vozila
-  Stanje bročanika km pri stavljanju listića

Kod vađenja listića

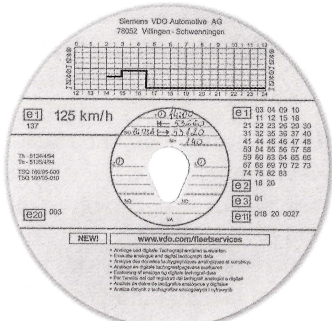
-  Mjesto vađenja listića
- Dat.** Datum vađenja listića
-  Stanje bročanika km pri vađenju listića
- km** Prijeđeni kilometri (razlika upisanih km)

Upis podataka u središnje polje na tahografskom listiću

Sa stražnje strane tahografskog listića se također nalaze predviđena mjesta u koja vozač po potrebi unosi podatke.

Rukom unešeni podaci sa stražnje strane listića

(1) Vozač upisuje vremena rada i odmora u slučaju:



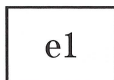
- kada se nalazi daleko od tahografa i ne može ga koristiti,
- kod promjene vozila kada je listić neodgovarajući za tahograf u drugom vozilu
- kada je tahograf u kvaru,
- u svakom slučaju kada iz bilo kojeg razloga nije u mogućnosti za to koristiti tahograf

(2) U središnjem polju mogu se za pisati 3 izmjene vozila. Zapisuje se:

- vrijeme zamjene vozila,
- brojčanik km na početku rada,
- registarska oznaka vozila,
- brojčanik km na kraju rada,

Unos podataka na stražnjoj strani tahografskog listića

Podaci o mjernom opsegu brzine kretanja vozila, tipnom odobrenju tahografskog listića i tipnom odobrenju tahografa za koje je taj listić odgovarajući se također nalaze na stražnjoj strani. Ti podaci služe kako bi se ustanovilo da li tahografski listić odgovara tahografu. Prvo provjerite da li tahografski listić ima oznaku tipnog odobrenja. Ono se sastoji od pravokutnika u kojem je malo slovo e kraj kojeg je broj koji označava u kojoj državi je listić dobio tipno odobrenje te broja koji se nalazi izvan pravokutnika, a označava pod kojim brojem se tipno odobrenje vodi. Izgled oznake i broja tipnog odobrenja se vidi na slijedećoj slici:



123

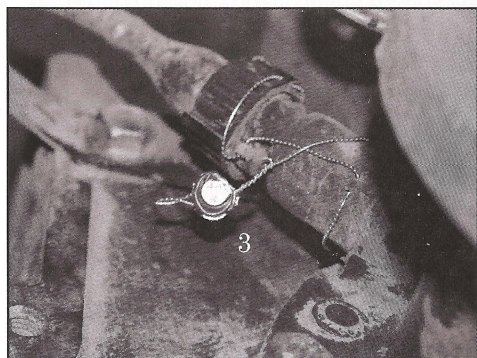
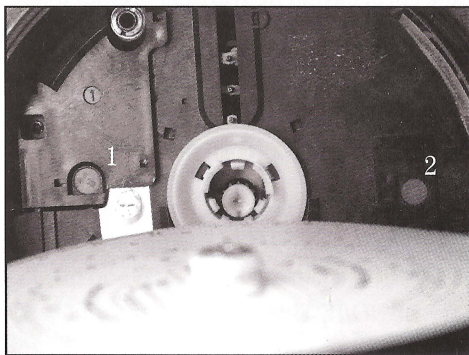
Oznaka tipnog odobrenja tahografa je jednakog oblika. AETR sporazum nalaže, a HR propisi su s time usaglašeni, da sve zemlje potpisnice moraju priznati tipno odobrenje bez obzira u kojoj državi je ono dobiveno. Stoga za tahografe i tahografske listiće nije potrebno posebno odobrenje tipa dobiveno u Hrvatskoj. Nakon što ustanovite da je listić tipno odobren, potražite oznaku mjernog opsega i usporedite s mjernim opsegom tahografa. Na kraju pročitate oznaku tipnog odobrenja tahografa i potražite da li je ona na listi oznaka

tipnih odobrenja tahografa za koje je ovaj listić odgovarajući. Lista oznaka je uobičajeno tiskana na stražnjoj strani u desnoj polovini listića.

Ispitivanje tahografa

Prema hrvatskim propisima tahograf se mora periodički ispitati i plombirati svake 2 godine. Ispitivanje provodi za to od Ministarstva mora, prometa i infrastrukture ovlaštena radionica za tahografe.

Ispitivanjem se provjerava ispravnost svih funkcija tahografa, njegovu usklađenost s parametrima vozila te se mjeri djelatni obod pogonskog kotača vozila. Po završetku ispitivanja i ukoliko je potrebno usklađivanja tahografa, plombiraju se tahograf i svi spojevi na tahografskom sustavu. Na plombama, na tahografu plastične, a na spojevima svih elemenata tahografskog sustava olovne, moraju biti vidljivo utisnuti žigovi ovlaštenog ispitnog mjesta za tahografe. U tahograf, negdje pored njega na prikladno mjesto ili na okvir vozačevih vratiju se lijepi t.zv. ugradbena naljepnica. Na njoj su podaci o tahografu i vozilu. Na tahograf se lijepi naljepnica na kojoj je vrijednost stalnice k na koju je



1. zaštitna plomba koja sprječava neovlašteno namještanje parametara tahografa. Na njoj mora biti žig ovlaštenog ispitnog mjesta za ispitivanje tahografa.

2. zaštitna plomba koja sprječava neovlaštenu pristup unutrašnjosti tahografa. Na njoj mora biti žig ovlaštenog servisa za popravak tahografa.

3. olovna plomba koja sprječava neovlašteno odspajanje davača impulsa.

tahograf namješten (mehanički tahografi nemaju ovu naljepnicu jer je njihova stalnica k uvijek 1000). Obe naljepnice moraju biti plombirane plomбирном folijom koja spečava bilo kakvu promjenu zapisanih podataka. Nakon svakog ispitivanja ispitno mjesto za tahografe izdaje Potvrdu o ispitivanju. Potvrda mora biti uvijek u vozilu.

Vozila koja moraju imati ograničivač brzine podliježu tokom ispitivanja tahografa i ispitivanju ograničivača brzine. Nakon ispitivanja se, ukoliko je ograničivač ispravno podešen, upisuje u ugradbenu naljepnicu i potvrdu o ispitivanju vrijednost Vset (postavljena brzina na ograničivaču da vozilo ne razvije brzinu veću od Vmax). Ukoliko ograničivač nije u funkciji ili nije dobro podešen, u predviđeno mjesto za upis Vset se ne upisuje ništa. Vozilo mora u servis kako bi mu se popravio ograničivač brzine ili postavili ispravni parametri. Nakon toga se mora vratiti u ispitno mjesto za tahografe kako bi zamijenili potvrdu i ugradbenu naljepnicu na kojojima će biti upisana vrijednost Vset.

Popravak tahografa

Kada je tahograf u kvaru, popravak smiju raditi samo za to ovlašteni servisi. Na plombama koje spriječavaju neovlašteni pristup u unutrašnje dijelove tahografa, moraju biti utisnute plombe samo za popravak ovlaštenih servisa tahografa. Svojim plombama ovlašteni servisi jamče da je tahograf i nakon popravka sukladan tipnom odobrenju. Na slijedećoj su stranici navedeni Siemens VDO ovlašteni servisi za popravak tahografa.

- | | |
|--------------------|-----------------------------------|
| 1. TAHOGRAF D.O.O. | 16. BRIONI |
| 2. URAR | 17. MACK-MK |
| 3. AGIS | 18. DUVNJAK |
| 4. AUTOTRANS | 19. AUTO SERVISNI CENTAR Varaždin |
| 5. EURO DAUS | 20. MIKAC |
| 6. EUROBONACA | 21. AUTOPROMET SISAK |
| 7. ČAZMATRANS | 22. ZET |
| 8. TAHO ST | 23. AUTO CENTAR PALL |
| 9. AUTOTROLEJ | 24. MOTOREMONT |
| 10. HERZ | 25. BELJETRANS |
| 11. HELLENBACH | 26. BG MARLIJA BISTRICA |
| 12. LIBURNIJA | 27. ISTRACAR ĐPOREČ |
| 13. ATLAS | 28. JANČIĆ |
| 14. KTF-TAHOTRANS | 29. STP SLAVONIJATRANS |
| 15. MAK-Virovitica | 33. AUTO KLUB - N.Gradiška |

Korištenje tahografa

Korištenje tahografa za vođenje evidencije rada i odmora je obvezno u domaćem i međunarodnom prometu za vozače vozila za prijevoz tereta preko 3,5t ukupne dozvoljene mase i za autobuse. Ne moraju koristiti tahograf vozači vozila koja su izuzeta od obveze da imaju ugrađen tahograf. Ukoliko vozači tih izuzetih vozila moraju voditi evidenciju svoga rada i odmora, rade to ispunjavanjem Individualne kontrolne knjižice ili na stražnjoj strani tahografskog listića.

Koja su vozila izuzeta obveze da moraju imati ugrađen tahograf, svaka država određuje svojim propisima prema AETR sporazumu, odnosno EU smjernicama.

Vozači kojima je to obveza, moraju znati voditi evidenciju svoga rada i odmora i pravilno koristiti i rukovati tahografom i tahografskim listićem. To podrazumijeva njihovu odgovornost:

- da je korišteni tahograf ispravan, ima odgovarajuće tipno odobrenje i da je ispitian,
- da se koristi ispravan i neoštećen tahografski listić koji ima tipno odobrenje,
- da tahografski listić odgovara tipu i mjernom opsegu tahografa,
- da imaju uvijek dovoljan broj tahografskih listića na raspolaganju,
- da sa sobom imaju tahografske listiće i/ili potvrde poduzeća za propisani broj dana unatrag računajući od tekućeg dana,
- da je tahograf ispravno plombiran te da su plombe neoštećene i označene odgovarajućim žigom.

Ispravan tahograf znači ispravnost svih dijelova tahografa, uključujući i tahografske listiće koji su njegov sastavni dio, te da je tahograf ispravno podešen u smislu mjerenja prijednog puta odnosno brzine vozila. Također, podrazumijeva se da je na tahografu podešeno točno vrijeme (kod analognih tahografa se to odnosi na lokalno vrijeme). Posebnu pažnju je potrebno posvetiti postavljanju točnog vremena na tahografu jer je dozvoljena pogreška u vremenu koje se očitava na tahografskom listiću i trenutnog točnog vremena 10 minuta. Učestala je greška, kod tahografa koji imaju analogni prikaz trenutnog vremena (sat s kazaljka), da se kod postavljanja točnog vremena pogriješi za 12 sati (prije podne / poslije podne). Za sigurno postavljanje točnog vremena, koristite se tahografskim listićem, odnosno vrijeme postavite prema tahografskom listiću jer on ima vremensku skalu za 24 sata te do pogreške neće doći.

Često se dogodi kod korištenja nekvalitetnih listića da točno vrijeme na tahografu odstupa od vremena na listiću za više od 10 minuta. Da biste bili sigurni da se vama takve greške neće dogoditi, preporučamo korištenje tipno odobrenih, odnosno originalnih tahografskih listića proizvođača tahografa.

Na jedan tahografski listić je predviđen zapis za 24 sata. Ukoliko je listić bio u tahografu u vozilu duže od 24 sata, smatra se neispravnim. Posebno obratite pozornost kod korištenja tjednog odmora kada ne dolazite do vozila duže od 24 sata.

Preporuka je proizvođača tahografa (vrijedi za starije generacije tahografa) da koristite posebne za to predviđene plastične tahografske listiće kada vozilo stoji više dana bez zamjenjivanja listića. Postoji opasnost da pisač, ako zapisuje stalno po istom tragu, razdere papirnati listić, zapne i tako nastane kvar čiji je popravak vrlo skup.

U slučajevima kada nemate mogućnosti koristiti tahograf za zapis radnog vremena ili odmora, potrebno je rukom upisivati svoje aktivnosti na poledini tahografskog listića. Ukoliko vozač nije u mogućnosti voditi svoju evidenciju rada/odmora, na pr. kada je na bolovanju, godišnjem odmoru, itd, poduzeće u kojem je uposlen za to razdoblje izdaje potvrdu.

Prije no što umetne listić u tahograf, vozač mora unijeti podatke u središnje polje. Neispunjen, djelomično ili nepravilno ispunjen listić se može proglasiti nevažećim ili će, ako i prihvati takav listić, službenu osobu prilikom nadzora navoditi da je pokušana manipulacija. Suvozač mora također ispuniti središnje polje svog listića. Ukoliko je tahograf predviđen za dva listića, suvozač može postaviti tahografski listić na mjesto vozača 2 u tahografu. Ne postoji obveza da suvozač drži tahografski listić u tahografu i tako da upisuje vremenske grupe. U tom slučaju rukom upisuje vremensku grupu koja opisuje njegov rad ili odmor na stražnjoj strani listića. Upozoravamo vozače da će u tom slučaju prilikom nadzora službena osoba zasigurno očekivati da je pokušana manipulacija. Stoga preporučamo da se tahograf uvijek koristi za zapis vremenskih grupa. Kada posadu vozila čine tri ili više vozača, onda svakako moraju vozači čiji listić nije u tahografu zapisivati vremenske grupe rukom. Napominjemo, nemojte zaboraviti kada se suvozač zamijeni s vozačem i započinje upravljati vozilom da obvezno svoj tahografski listić postavi u tahograf na mjesto "vozač 1". Vozač vadi svoj listić i premješta ga na mjesto "vozača 2".

Tijekom radnog dana ili odmora obveza je vozača evidentirati svoj rad/odmor postavljanjem preklapnika ili pomoću tipke namještanjem vremenske grupe. Također, držite korištene tahografske listiće uredno jer je to ujedno jedan od pokazatelja vašeg odnosa prema propisima i urednosti u njihovom poštivanju. Ujedno će poslodavcima olakšati očitavanje radnih vremena i odmora u svrhu vođenja evidencije. Zamjenjujte tahografske listiće prije isteka 24 sata kako ne bi došlo do preklapanja zapisa i time listić postao nevažeći. Obveza vozača je da na traženje službene osobe predoči evidenciju svoga rada i odmora. Stoga je u domaćem prometu propisano da sa sobom vozači nose tahografske listiće i svu ostalu evidenciju svog rada i odmora za period od 28 dana unatrag. U međunarodnom prometu kada vrijede AETR propisi vozač mora sa sobom imati tahografske listiće tekućeg tjedna uključujući zadnji tjedni odmor i listić posljednjeg radnog dana predhodnog tjedna. EU propisi nalažu da vozači imaju sa sobom tahografske listiće za 28 dana unatrag.

Iznimni događaji

U praktičnom korištenju tahografa se događaju iznimne situacije. Slijedi nekoliko primjera s prijedlozima kako postupiti u iznimnim situacijama.

1. Tahograf se pokvario na putovanju

Ukoliko se tahograf pokvari na putovanju unutar granice RH, trebate ga popraviti u najkraćem roku u najbližem ovlaštenom servisu tahografa. Ako se kvar dogodi na putovanju izvan granica RH, prema AETR sporazumu, kao i prema EU propisima za međunarodni promet, ukoliko će vozilo biti u domicilu unutar sedam dana vozač ne mora tokom putovanja popraviti tahograf već to može učiniti kada se vrati. Dok je tahograf pokvaren, vozač je obavezan voditi evidenciju svoga rada i odmora ručno upisujući vremenske grupe na stražnjoj strani listića u za to predviđeni raster. Također, nemojte zaboraviti ispuniti središnje polje na listićima iako ih ne stavljate u tahograf!

2. Tahograf je u kvaru prije početka putovanja

Bilo da se radi o domaćem ili međunarodnom prometu na putovanje se ne smije krenuti s pokvarenim tahografom. To vrijedi i ako tahograf nije ispitan, propisno plombiran ili nemate stavljen tahografski listić. Prije putovanja morate popraviti tahograf.

3. Promjena vozila tokom radnog dana

Tijekom radnog dana ponekad vozač mijenja vozilo kojim upravlja. U tom slučaju vozač uzima sa sobom tahografski listić iz vozila koje napušta i na stražnjoj strani unosi u središnje polje tražene podatke o vremenu zamjene, registarskoj oznaci te stanju brojčanika prijednog puta novog vozila. Ukoliko listić odgovara tahografu koji se nalazi u novom vozilu, vozač stavlja listić u njega. U slučaju da ne odgovara, stavlja u tahograf u novom vozilu odgovarajući listić (ne zaboraviti ispuniti sve podatke u centralno polje), a listić koji nosi sa sobom koristi da sa stražnje strane vodi evidenciju rada i odmora upisujući rukom odgovarajuće vremenske grupe. Nakon kraju pričvrstite drugi listić za prvi i čuvajte ih oba.

Ukoliko novo vozilo ne podliježe propisu da vozač mora voditi evidenciju svoga rada i odmora (vozilo nema tahograf), vozač mora također ispuniti središnje polje sa stražnje strane listića i vrijeme koje provede upravljaajući tim vozilom registrira kao „ostali rad“ ().

4. Koju vremensku grupu odabrati za upis kada ste s vozilom u vlaku ili na trajektu?

HR propisi i EU pravilnik broj 561/2006 navodi da vozač upisuje vrijeme provedeno s vozilom na trajektu ili vlaku kao vrijeme odmora samo ukoliko ima na raspolaganju ležaj. Ukoliko nema na raspolaganju ležaj, tako provedeno vrijeme zapisuje kao vrijeme spre-

mnosti. Ukoliko vozač koristi vrijeme provedeno u vlaku ili trajektu kao dnevni odmor (ima na raspolaganju ležaj), tada može u dva navrata prekidati taj odmor, a da mu se unatoč toga on računa kao neprekidno trajanje odmora. Ti prekidi zajedno ne smiju biti duži od jednog sata. AETR propisi su slični EU pravilniku osim što je dozvoljen samo jedan prekid odmora, a da bi se on računao za neprekidno vrijeme odmora.

5. Kako evidentirati vrijeme provedeno na putu do vozila?

Vrijeme koje vozač provede na putu od kuće do vozila koje podliježe propisu o vođenju evidencije i natrag, se može voditi kao odmor ako se vozilo nalazi u domicilu. Ukoliko je vozilo izvan domicila i vozač putuje preuzeti vozilo radi daljnjeg upravljanja njime, vrijeme putovanje ne može uzeti kao odmor osim ako putuje vlakom ili trajektom i ima na raspolaganju ležaj. Ova vremena ne može upisivati analogni tahograf naknadno na tahografski listić (kod digitalnog tahografa vozač može naknadno upisati izabane vremenske grupe na svoju čip karticu). Ta se vremena moraju ručno unijeti u raster koji je za to i predviđen sa stražnje strane tahografskog listića.

6. Što napraviti ako se listić ošteti?

Ukoliko se listić ošteti tijekom rada vozača i više nije upotrebljiv iz bilo kojeg razloga (nečitljiv daljnji zapis, ne može tahograf na njemu zapisivati, itd), vozač je dužan uzeti drugi listić i njega nastaviti koristiti. Nakon što se drugi listić iskoristi, oštećeni listić je potrebno priložiti novom kako bi se zadržao kontinuitet i vidio razlog uzimanja novog listića.

7. Da li mogu koristiti u tahografu koji zapisuje

broj okretaja motora listić koji nije za to predviđen?

Tahografi koji imaju zapis broja okretaja motora kao dodatnu funkcionalnost imaju predviđenu upotrebu tahografskih listića koji omogućavaju zapis broja okretaja na stražnjoj strani. Tipno odobrenje ovih tahografskih listića ne obuhvaća njihovo korištenje u tahografima koji nemaju zapis broja okretaja motora. Stoga, iako mogu odgovarati po mjernom opsegu, nisu odgovarajući za tahografe koji nemaju zapis broja okretaja motora. Također, listić koji nije predviđen za takav zapis, ne smije se upotrebljavati u tahografu koji ima predviđen zapis broja okretaja motora.

8. Da li se smije iz tahografa koji ima pisač za zapis

broja okretaja motora, izvaditi taj pisač?

Svaki tahograf mora odgovarati dobivenom tipnom odobrenju, odnosno broju tipnog odobrenja koji je zapisan na njemu. Ovlašteni servis za popravak tahografa svojim žigom na plombi to potvrđuje (novi tahograf ima na sebi utisnut žig proizvođača tahografa). Ukoliko želite promijeniti bilo koju dodatnu funkcionalnost tahografa, osnovne funkcionalnosti se ne smiju mijenjati, obratite se ovlaštenom servisu koji će to moći napraviti i postaviti novu odgovarajuću naljepnicu s oznakom tipa i tipnog odobrenja tahografa.

Korištenje digitalnog tahografa kada vozač nema karticu

Od 01.01.2009. uvodi obveza ugradnje digitalnog tahografa u nova vozila koja se prvi puta registriraju u Republici Hrvatskoj. Pošto se još ne izdaju kartice za digitalni tahograf, vozači tih vozila će s njima upravljati bez umetnute kartice vozača. Prema AETR sporazumu je moguće da vozači vozila s digitalim tahografom sudjeluju u međunarodnom prijevozu i ako nemaju izdanu karticu vozača.

Takvi vozači imaju obvezu koristiti digitalni tahograf u smislu registriranja svoga rada i odmora (koriste se tipkom za registriranje vremenskih grupa slično kao kod novijih analognih tahografa) te na kraju dana napraviti ispis radnog vremena i odmora iz digitalnog tahografa. U ispis je potrebno unijeti rukom ime i prezime te se potpisati.

Kako se rukuje digitalnim tahografom i rade ispisi, pogledajte moćimo vas u upute za rad i/ili pitajte u radionici ovlaštenoj za digitalne tahografe.

Ispisi iz digitalnog tahografa se čuva zajedno s ostalom evidencijom rada i odmora koju kod sebe vozač ima za posljednjih 28 dana. Poslodavac je dužan ispise iz digitalnog tahografa čuvati zajedno s ostalom evidencijom rada i odmora vozača unazad 2 godine. Potrebno je paziti da se koristi kvalitetan papir za digitalne tahografe jer je u njemu termopisni štampač kod kojeg zapis na nedovoljno kvalitetnom papiru relativno brzo izblijedi (slično kao kod faksa ili slipova kod obrade bankovne kartice). Također, vozači moraju paziti da ispise ne drže izložene toplini ili jakoj svjetlosti, na primjer ispod vjetrobranskog stakla, već da ih uredno pohrane zajedno s drugim dokumentima.

Ovaj je tekst vlasništvo tvrtke Tahograf d.o.o. Bez dopuštenja vlasnika nije dozvoljeno kopiranje ili preštampanje dijela ili cijelog teksta.

www.tahograf.hr

ISBN 978-953-95855-0-9



49,00 kn