

## Digitálem krok za krokem

### Siemens VDO

Přijde den, kdy váš zaměstnavatel nakoupí nové auto a prokáže vám tu čest, že vám ho svěří. Pravděpodobně vám ale neřekne, co si máte počít s digitálním



tachografem, natož aby vás poslal na školení. Ačkoliv jsem přesvědčena, že je to jeho povinnost, praxe je jiná, jak často slyším po vysílače. Pokuty a sebrané body vám ovšem nevrátí nikdo. Následující rady a návody se týkají konkrétně značky Siemens, která je u nás asi nejrozšířenější, něco ale platí obecně.

Vycházím z předpokladu, že jste dostali knížku **Digitální tachograf – Návod k použití – Majitel a řidič**. Majitele vynecháme, ať se stará.



### Karta řidiče



Potřebujete čipovou kartu řidiče. Zaměstnavatel ať vám zjistí nejbližší místo, kde si ji objednáte. Jestli máte řidičák, jehož platnost vyprší dřív než za 5 let, vyměňte ho za nový. Karta platí 5 let a to pouze s řidičákem, který uvedete do formuláře při objednání. Pozor na to, co uvedete jako adresu pro zaslání karty – když si ji včas na poště nezvydnete, ojde zpátky a tam ji bez náhrady skartují a přijdete o zaplacený poplatek.

### Zpět k tachografu:)

Tachograf běží nezávisle na tom, jestli je nastartovaný motor, nezávisle na bateriích – má vlastní zdroj (životnost cca 2 roky, při každé kalibraci se má vyměnit). Abyste s tachografem mohli pracovat, musí být vždy zapnuté zapalování, jinak změny neregistruje a nevezme kartu. V žádném případě se nedejte dotlačit k jízdě bez karty, to je těžký přestupek!! Tachograf i tak vše zapíše a jako průšvih to přičte tomu, kdo tam potom první vloží kartu.

Tachograf pracuje s tzv. univerzálním časem UTC, který se v zimě liší o hodinu, v létě o dvě od našeho středoevropského času. Působí to značnou nepřehledností, hlavně přes půlnoc, když se láme datum – podle tachografu třeba vyrazíte na cestu v jiný den než ve skutečnosti. Na displeji a na palubce lze nastavit místní čas, ale uvnitř a na výtisku bude UTC.

Dojde-li k poruše tachografu, máte 7 dní na řešení a 8 dní na opravu, čili do 15 dnů musí být v pořádku. Pro ten případ doporučuji vozit stále v autě čistý Kontrollbuch – auto po tuto dobu smí jezdit, ale záznamy je nutno vést ručně.

Z tachografu lze pořizovat výtisky, mějte vždy v zásobě alespoň jednu náhradní roličku papíru. Na požádání kontrolního orgánu jste totiž povinni vydat výtisk a sami policajti při kontrole mohou pořizovat velmi dlouhé výtisky a papír vám nesmí dojit.

## Jeden řidič

### Než se rozjedete

kartu vložte do levého vstupu (str. 16 a 32) totkou dole, cípem nanoru a šipkou napřed, je třeba na ni zatlačit. Na displeji naskočí uvítací Wellcome, pak vaše jméno a začnou se objevovat a mizet obdélníčky znázorňující načítání údajů, zobrazí se „poslední vystavení“ (tzn. čas, kdy jste kartu naposled z tachografu vytáhli). Pak máte na výběr, jestli doplnit údaje o době, kdy tam karta nebyla, nebo ne (str. 33, krok 4). V případě, že je nedoplníte nebo zadáte „konec směny“, musíte mít s sebou žlutý kotouč Potvrzení o dovolené nebo že jste nebyli činní v AETRu. Doplňování údajů je popsáno na str. 34 a 35.

Tachograf se vás dotáže: M vstup doplnit? Dáte OK, konec směny NE (OK), objeví se čas kdy jste kartu vytáhli z tachografu a čas který bliká pod ním, je potřeba nastavit šipkou nahoru po minutě až k aktuálnímu času (OK), rozbliká se postýlka – zvolíte buď ji nebo jinou aktivitu (OK) a dáte M vložená data potvrdit (OK). Takto vložená data se zobrazí stejně, jako by karta byla v tachografu a točila se na ni příslušná aktivita průběžně.

Zvolenou informaci potvrzujete kulatým tlačítkem symbolem OK, šipkami nahoru nebo dolů listujete v menu a šipkou vlevo se vracíte o krok zpět. Dál musíte zadat výchozí zemi, tedy tu, kde zrovna jste. Mělo by tam být předvoleno CZ, takže to stačí potvrdit OK. Příslušnou zemi najdete listováním šipkami. S tím, že by to po mně chtělo výchozí místo, jsem se neseškala (krok 6). EC jsou země Unie, EUR země mimo Unii. Pak už se objeví tzv standardní zobrazení, které tam zůstane, dokud nevypnete zapalování nebo nebudete s tachografem manipulovat. Symbol karty vlevo dole nenaskočí hned celý, zpočátku tam bude jen černý obdélníček, doporučuje se počkat, až je kompletní. Můžete se rozjet.

## Mezi startem a pauzou

Při jakémkoliv zastavení se tachograf automaticky přepíná do režimu Ostatní pracovní doba (str. 100 – Piktogramy – aktivity). Po rozjetí zase skočí automaticky na Dobu řízení. Tím pádem vám velmi přesně počítá dobu jízdy a po 4 hodinách a 15 minutách vás sám upozorní, že je třeba hledat parkoviště. Na palubní desce se objeví symbol tachografu a výstraha. Pak máte opravdu už jen čtvrt hodinu jízdy, proto je dobré během jízdy průběžně kontrolovat, kolik máte odjeto. Zjistíte to jednoduše za jízdy zmáčknutím „šipky dolů“ na kulatém tlačítku a na displeji se objeví vlevo nahoře odjetý čas od poslední pauzy nebo od vložení karty (viz str. 19).

Překročenou dobu jízdy zaznamená tachograf jako závažnou událost a kontrolní orgán to určitě nepřehlídne. Když se to stane, je třeba po zastavení vytisknout Denní výstisk a na druhou stranu napsat nějaký dobrý důvod přetažení a vozit ho s sebou. Stejně postupujte i v případě, kdy se vám podaří omylem potvrdit chybná data – jakmile stisknete OK, nelze data změnit.

Na displeji vpravo nahoře uvidíte za jízdy přesnou rychlost, kterou tachograf zapisuje. Máte-li omezovač na 90km/h, je to do tachografu zaneseno a ten pak zaznamená každé překročení této rychlosti, které trvá déle než minutu. Omezovač vás normálně přes to nepustí, ale hrozí to, když vás z kopce roztlačí váha nákladu. Policajt při kontrole zjistí dokonce přesnou rychlost, ale jen 24 hodin zpět, pak by údaje měly být přemazány novějšími. Zůstává ovšem záznam, že se rychlost překročila – čím míň těch záznamů bude, tím líp.

## Pauzy a doba odpočinku

Po zastavení se tachograf sám přepne do režimu Ostatní pracovní doba, **PŘESTÁVKU MUSÍTE VLOŽIT RUČNĚ!!!** zmáčknutím tlačítka 1. Pečlivě zkontrolujte, jestli tam opravdu je symbol postýlky. Teprve můžete vypnout zapalování. Po dobu pauzy si můžete kontrolovat, kolik máte už odtočeno (str. 20), ale vždy je zase nutno zapalování zapnout. Pak zmáčknete „šipku dolů“ a vpravo dole se zobrazí čas od posledního přepnutí na pauzu. Většinou je potřeba chvíli počkat, až tam nejnovější hodnoty naskočí. Vpravo nahoře se načítají uznané časy dělené pauzy. Teprve když tam je celých 45 minut, zhasne vám výstraha na palubce a můžete pokračovat v jízdě. Doporučení: při každém delším zastavení můžete přepnout na pauzu – není pravděpodobné, že by na vykládce policajti zjišťovali, jaký režim máte nastavený a jindy to nezjistí. Vlevo dole můžete vidět celkový dosud odjetý čas v průběhu dvou týdnů (tedy celý minulý týden a dosavadní jízdu právě probíhajícího týdne) – šikovná věc, viz **AETR**.

Velká pauza se nastavuje stejně, ale navíc musíte zadat zemi, kde ji točíte. Zmáčkněte OK, listujte k „zadejte řidič 1“, OK, listujte k „cílová

země", zvolte příslušnou zemi a potvrďte.

Tachograf hlídá pouze jízdu v délce 4,5 hodiny. Už vám neohlídá celkový denní čas jízdy, po jakékoliv pauze v trvání minimálně 45 minut vás klidně pustí dál, třeba několikrát za sebou. Také dělenou pauzu vám pravděpodobně načte a „uzná“ na třikrát po čtvrthodinách, ale poslední úprava AETRu uznává pouze variantu čtvrt + půl hodiny. Každopádně se řiďte AETRem.

Když z nějakého důvodu potřebujete pohnout o pár metrů s autem a neporušit pauzu, při troše trpělivosti to jde, aniž by tachograf cokoliv zaznamenal. Mně se osvědčily pomalé opatrné přískoky – popojet, zabrzdít, chvilku počkat a akci opakovat dokud je potřeba. Kolo se nesmí otočit o celý obvod. Údajně se to dá i velmi pomalou jízdou, ale na mém autě to nefunguje.

## Informace z displeje

Během dne máte jízdu často roztrhanou a potřebujete zjistit například kolik hodin ještě můžete jet. Je zbytečné kvůli tomu tisknout výpis nebo si vést ruční záznamy, totéž se dá přečíst při stojícím autě na displeji. Stisknete OK, listujete v menu k „displej řidič 1“, OK, „24 hodin den“ vyberete datum (automaticky se nabízí právě probíhající den), OK a listujete až k řádkům označeným řeckým písmenem sigma - Suma. U symbolu Doba řízení najdete celkový odjetý čas. Pozor na to, aby už byly načtené všechny údaje, je třeba po dojetí minutu počkat, aby tam byla započtena i poslední jízda. Také nezapomeňte přečíst čas odjetý před půlnocí v téže směně a tady pozor na rozdíl časů UTC a skutečného. V návodu najdete ještě mnoho dalších údajů, které lze z displeje při stojícím vozidle vyčíst, ale za 10 měsíců používání tachografu jsem jiné nepotřebovala.

## Vyndání karty

Pokud se na autě nestřídají řidiči, je nejlepší kartu nechat v tachografu pořádkem, točit na ni i víkendové pauzy a je to bez starostí. Jen je potřeba si hlídat, aby na vaši kartu nejel někdo jiný a nenatočil tam třeba nějaké průšvihy nebo neporušil pauzu, s kterou počítáte.

Před vyndáním karty nastavte symbol pro pauzu. Stisknete tlačítko se šipkou pod vstupem pro kartu (ne na kulatém tlačítku!), viz str. 16. Postup je popsán na str. 45. Pokud nepotřebujete výtisk, šetřete papír, je drahý. Karta po potvrzení kroku 4 sama vyleze. Na palubce se vám pravděpodobně rozsvítí upozornění (T), že tachograf je bez karty.

## Dva řidiči

Základní zásada - ten, kdo je momentálně u volantu, má kartu ve vstupu 1 a kolega ve vstupu 2. Nepříjemností je, že při každé výměně řidičů se musí karty vyndat a fyzicky vyměnit, nejde to jen nějak elegantně přepnout. To obnáší zdlouhavé načítání údajů při vytahování i vkládání. Vždy se vás dotáže na doplnění dat, tak v tomto případě zadejte „ne“ a samozřejmě nemusíte mít kvůli těm pár vteřinám, kdy je karta venku, žlutý kotouč. Bohužel nemohou oba řidiči zadávat data současně, ale nejdřív 1 a pak 2. Ostatní kroky jsou obdobné jako v režimu jednoho řidiče.

## Vysvětlení některých pojmů z návodu

**Událost** = záznam něčeho nestandardního, obvykle něčeho, co vám při kontrole přitíží – překročená rychlost vozidla po dobu delší než minuta, přetažená jízda, nedotočená pauza apod. Tachograf si to pamatuje minimálně rok a pokaždé to na vás práskne, když pořídíte výtisk dne – v jeho dolní části s vykřičníkem. Bohužel vás za to mohou pokutovat i zpětně – nehrozí ale vícenásobný postih za stejnou věc, pokud se kontrola koná vložení karty policisty do tachografu nebo stažením dat – v obou případech je kontrola s příslušným datem do paměti zanesena a co bylo do té doby, nesmí další kontrola postihovat.

Každá „událost“ vám rozblíká displej a nedá pokoj, dokud nepotvrdíte tlačítkem OK, že to berete na vědomí.

**Aktivita** = jízda, ostatní činnost, pauza nebo pohotovost.

**Vystavení karty** = vytažení karty z tachografu.

To je v kostce to nejdůležitější, co musíte vědět, abyste se vyvarovali problémů z neznalosti obsluhy a naopak využili ve svůj prospěch některé výhody oproti analogovému tachografu. Podrobnější informace jsou popsány v návodu, který byste měli mít k dispozici od prodejce. Když budete s tachografem nějaký čas pracovat, snáz se v návodu vyznáte a můžete se z něj naučit víc.

## Dodatek autorky

*Prosím všechny, kdo pracují s jinou značkou digitálního tachografu, aby se podělili na těchto stránkách o svou zkušenost a buď uvedli případné odchylky v ovládání, nebo napsali obdobný text s odkazy na stránky návodu.*

*Dále prosím, abyste v případě nejasností poslali svůj dotaz nebo připomínku z vaší praxe k tomu, co jsem možná neuvedla.*

*Šťastné návraty (a bez pokut) přeje **Mrs. Irys***