

ТЕХНИЧКА ЛОГИСТИКА ДРУМСКИХ ВОЗИЛА

Приручник:

**Прописи и правила у погледу
времена управљања и одмора
возача, радног времена чланова
посаде**

Аутори: др Владимир Момчиловић, дипл. инж. саоб., Ванредни професор
 др Александар Манојловић, дипл. инж. саоб., Ванредни професор
 Марко Стокић, маст. инж. саоб, асистент

Београд, 2019. година

Садржај:

1	Прописи и правила у погледу времена управљања и одмора возача, радног времена чланова посаде	4
1.1	Основни појмови.....	4
1.2	Време управљања возилом и паузе	6
1.2.1	Период управљања возилом	6
1.2.2	Дневно време управљања возилом	9
1.2.3	Недељно време управљања возилом.....	11
1.3	Одмори.....	11
1.3.1	Дневни одмор.....	11
1.3.2	Недељни одмор.....	14
1.4	Радно време	20
1.4.1	Одмор у току дневног рада	21
1.4.2	Најдуже дневно и недељно радно време	22
1.4.3	Ноћни рад	22
1.5	Специјални случајеви и изузеци.....	24
1.5.1	Возачи у јавном линијском градском и приградском превозу путника, односно у међумесном линијском превозу путника на линијама дужине до 50 km, који се обавља у целини на територији Републике Србије	24
1.5.2	Вишечлана посада	25
1.5.3	Превоз возила трајектом или возом	26
1.5.4	Одлагање недељног одмора у међународном ванлинијском превозу путника.....	28
1.5.5	Одступања од прописаних времена управљања возилом, пауза и одмора возача.....	28
1.5.6	Евидентирање времена управљања возилом дигиталним тахографом када возачи обављају превоз са честим и вишеструким стајањима/испорукама.....	30
1.5.7	Примери кршења правила у погледу дневног одмора на основу 24-часовног периода	31
2	Прописи, сврха, конструкција и начин контроле тахографа и записа са тахографа.....	34
2.1	Прописи у погледу коришћења аналогних и дигиталних тахографа	34
2.2	Прописи у погледу коришћења граничника брзине	36
2.3	Врсте тахографа, начин уградње у возила, калибрација и преглед тахографа.....	38
2.3.1	Врсте аналогних тахографа у употреби у Р. Србији.....	38
2.3.2	Врсте и генерације (верзије) дигиталних тахографа	39
2.3.3	Уградња и преглед тахографа.....	48
2.4	Упознавање са коришћењем и радом аналогних и дигиталних тахографа	51
2.4.1	Обавезе превозника у погледу коришћења тахографа и чувања података.....	51

2.4.2	Карактеристике и коришћење аналогног тахографа.....	52
2.4.3	Карактеристике и коришћење дигиталног тахографа.....	59
2.5	Манипулације на тахографима.....	82
2.5.1	Манипулације на аналогним тахографима	82
2.5.2	Откривање манипулација код дигиталног тахографа	87
2.5.3	Манипулације са сензором кретања (KITAS).....	88
2.5.4	Манипулације уз помоћ магнета.....	91

1 ПРОПИСИ И ПРАВИЛА У ПОГЛЕДУ ВРЕМЕНА УПРАВЉАЊА И ОДМОРА ВОЗАЧА, РАДНОГ ВРЕМЕНА ЧЛАНОВА ПОСАДЕ

Радно време, паузе, одмори, као и време управљања возилом чланова посаде возила у друмском транспорту уређени су **Законом о радном времену посаде возила у друмском превозу и тахографима** (у даљем тексту: ЗоРВ). У наставку ће бити дати основни појмови који су битни са аспекта радног времена и времена управљања возилом.

1.1 Основни појмови

Време управљања возилом (Θ) - временски период током којег возач управља возилом, а које се евидентира на тахографу (аутоматски или полуаутоматски) или ручно и које се сматра радним временом возача.

Период управљања возилом - укупно, непрекидно време управљања возилом или са паузама краћим од 45 минута или са прекидима ради обављања осталих послова (без обзира на њихово трајање), тј. време управљања од почетка управљања, од завршетка одмора или (комплетне) паузе па све до наредног одмора или (комплетне) паузе, које може да буде непрекидно или подељено.

Дневно време управљања возилом - укупно време управљања возилом од завршетка последњег дневног или недељног одмора, односно између два узастопна одмора (недељног и дневног - на почетку радне недеље, два дневна - у току или дневног и недељног - на крају радне недеље возача).

Недељно време управљања возилом - укупно време управљања возилом током недеље (календарске).

Недеља - временски период који започиње у понедељак у **00.00** часова а завршава се у недељу у **24.00** часа.

Пауза (⌏+□, а на дигиталном тахографу означена са ▮) - прекид управљања возилом током којег возач не сме да управља возилом, нити да обавља остале послове а који се искључиво користи за одмор и опоравак, а може да буде одмор (⌏) или расположивост (□).

Време за остале послове или остало радно време (⌘) - време за обављање радних активности члана посаде возила у оквиру друмског транспорта (или ван њега), осим управљања возилом, укључујући сваки рад за превозника или другог послодавца, када се од возача захтева обављање физичких или умних послова или му се намеће обавеза боравка на свом месту рада. Радне активности у оквиру друмског транспорта обухватају: вршење утовара или истовара, али и контролу (надгледање) утовара и истовара, снабдевање горивом (точење горива), пружање помоћи путницима при уласку и изласку из возила, негу возила (прање и чишћење), проверу стања возила и остале интервенције техничког одржавања возила које обавља сам возач или члан посаде, као и све остале послове који имају за циљ да се осигура безбедност возила, терета и путника или да се задовоље законске или друге обавезе

директно везане за превозни процес који је у току, укључујући административне формалности са полицијом, царином, имиграционим органима итд, као и време током којег не може слободно да располаже својим временом и током којег се од њега захтева да буде на свом месту рада, спреман да започне са радом, односно извршавањем предвиђених задатака (време чекања), а посебно током чекања на утовар или истовар, када пре одласка или непосредно пре почетка самог периода време чекања није унапред познато.

Време расположивости (☑) - временски период који се не сматра радним временом и који обухвата:

- временски период током којег послодавац захтева од члана посаде да буде у приправности, односно спреман да започне или настави са управљањем возилом или обављањем осталих послова али не захтева да овај буде на свом месту рада, а посебно време када члан посаде прати возило које се превози трајектом или возом, време чекања на граничним прелазима, и време током забрана кретања возила; поменути периоди и њихово предвиђено трајање треба пре одласка или непосредно пре почетка самог периода да буду унапред познати члану посаде возила;
- у случају вишечланих посада, време које возач проведе не управљајући возилом, на седишту или лежају у кабини возила у покрету.

НАПОМЕНА:

Време путовања члана посаде возила (као путника у неком транспортном средству) до места преузимања возила, или у повратку са места примопредаје возила, које се не налази у месту боравка члана посаде возила, ни у његовом уобичајеном месту рада, рачуна се и евидентира као **време расположивости**.

Вишечлана посада - представља најмање два возача која могу да управљају возилом, током сваког периода управљања возилом, између два узастопна дневна одмора или између дневног и недељног одмора. Присуство другог (или свих осталих) возача није обавезно једино током првог часа управљања возилом.

Место рада - представља локацију где се обавља основна делатност превозника који је ангажовао члана посаде возила, односно друге локације превозника, без обзира на то да ли су ове у истом месту у ком је и седиште превозника или локација на којој се обавља основна делатност. Поред тога, под местом рада сматра се и само возило у коме се налази члан посаде возила када је на дужности, као и остала места на којима се обављају послови везани за транспорт који је у току.

Радно време (☉+✕) - временски период од почетка до завршетка рада, током којег се члан посаде возила налази на свом месту рада, на располагању послодавцу и обавља своје послове, укључујући сваки рад за превозника или другог послодавца, а посебно обухвата **време управљања возилом** и **остало**

радно време, односно време за реализацију осталих послова.

Одмор (H) - непрекидни временски период током којег члан посаде може слободно да располаже својим временом и које се не рачуна у радно време члана посаде возила.

Ноћно време - време између **00.00** и **04.00** часа.

Ноћни рад - рад (⊕+⊗) који се обавља током ноћног времена, односно који захвата делимично или потпуно ноћно време.

1.2 Време управљања возилом и паузе

1.2.1 Период управљања возилом

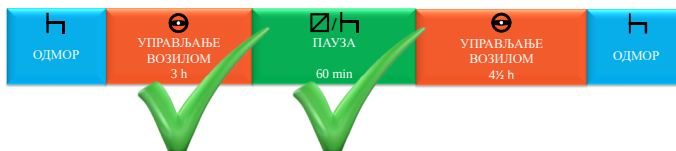
Како возачи немају право да непрекидно управљају возилом без пауза или одмора, у наставку су приказана правила у погледу обавезних **пауза** које морају да праве током или након **периода управљања возилом**.

Према ЗоРВ, возач је дужан да прави паузу најкасније након **четири и по часа (4 часа и 30 минута) непрекидног** времена управљања у трајању од **најмање 45 минута** (слика 1), осим ако не започиње са коришћењем дневног или недељног одмора.



Слика 1 - Период (непрекидног) управљања возилом са одговарајућом паузом

Пауза не мора бити тачно 45 минута, него **може бити и дужа**, исто као што ни **време управљања возилом** не мора бити тачно четири и по часа, него **може бити и краће** (али не би требало да буде дуже). Ово је илустровано на слици 2.



Слика 2 - Допустиво скраћење времена управљања возилом и продужења паузе

Након поменуте паузе од **најмање 45 минута** возач има право да поново непрекидно управља возилом **највише 4 часа и 30 минута** (слика 3).



Слика 3 - Правилно распоређени периоди управљања возилом и прописно коришћење паузе током дневног времена управљања од 9 часова

Такође, возач може поделити претходно поменути паузу од 45 минута на **две паузе**, где **прва пауза траје најмање 15 минута** и **друга најмање 30 минута** (слика 4). Ове паузе је потребно распоредити током или након поменутог периода управљања возилом (од **највише 4 часа и 30 минута**).



Слика 4 - Прописна подела пауза

И у овом случају је битно нагласити да возач није у обавези да прави прву паузу у трајању од тачно 15 минута, као ни другу паузу од тачно 30 минута, него **оне могу бити и дуже**, што је и графички приказано на слици 5.



Слика 5 - Продужено трајање подељених пауза

Возач се мора придржавати најмање дужине трајања и редоследа пауза и то да прва меродавна пауза траје најмање 15 минута, тако и да друга меродавна пауза траје најмање 30 минута, па је у том смислу следећи случај дељења пауза погрешан, а самим тим и кажњив (слика 6).



Слика 6 - Непрописна подела пауза

Период управљања возилом не разликује се за вишечлане посаде, односно и на њих се примењују исте обавезе у погледу коришћења пауза.

Пример 1:

Разматра се случај приказан на слици 7. Зашто је ово пример непрописно распоређеног времена управљања? Иако возач може да скрати време управљања возилом за 1½ час (са дозвољена четири и по часа на 3 часа) и да искористи паузу од 45 минута, **нема право** да то скраћење од 1½ часа надовеже на наредни период управљања возилом и да тако непрекидно управља чак 6 часова.

Возач не сме непрекидно да управља возилом дуже од 4 часа и 30 минута.



Слика 7 - Приказ непрописне поделе периода управљања возилом

Пример 2:

Да ли је возач направио прекршај уколико је управљао возилом како је дефинисано на слици 8? **Није**. Возач није направио прекршај, јер има право да прави колико год хоће прекида у току управљања возилом, па макар они

били по минут или по 5 минута као што је приказано на слици 8. Једина обавеза возача јесте да након укупног времена управљања од четири и по часа, уколико пре тога није имао ниједну паузу од макар 15 минута, направи паузу од 45 минута како би могао да настави са управљањем.



Слика 8 - Пример прописне поделе пауза

Сличан случај је приказан на слици 9. Разлика је у томе што је возач направио неколико пауза од по 15 минута. Ово није кажњиво, нити непрописно коришћење пауза, из разлога што се у овом случају први прекид управљања возилом ради одмора или расположивости од 15 минута може сматрати као први део подељене паузе (од најмање 15 минута), а наредна регуларна пауза мора да буде најмање 30 минута, тако да прекиди управљања возилом од 15 и више минута (<30 минута) не представљају регуларне ни меродавне паузе. У том смислу, након укупног времена управљања од четири и по часа, возач је дужан да направи други део подељене паузе у трајању од најмање 30 минута (иако је у збиру имао и више од 45 минута паузе, али које нису адекватно коришћене, те се не рачунају).



Слика 9 - Пример прописне поделе пауза

Грешка се може појавити иако возач испоштује кумулативну паузу од 45 минута (тј. да у збиру има 45 минута), али не испоштује правило у погледу дељења паузе где други део подељене паузе мора да буде најмање 30 минута. Један такав пример дат је на слици 10. У овом случају, возач је, кумулативно гледано, направио више од 45 минута паузе (чак 60 минута), али није задовољио услов подељене паузе да друга меродавна пауза траје макар 30 минута пре истека укупног времена управљања од четири и по часа.



Слика 10 - Пример непрописне поделе пауза

НАПОМЕНА:

Уколико возач започиње са коришћењем дневног или недељног одмора након периода управљања, не мора да прави паузу

НАПОМЕНА:

Паузе се не урачунавају у радно време !

НАПОМЕНА:

Време расположивости се може сматрати паузом (уколико траје најмање 15 минута)

1.2.2 Дневно време управљања возилом

ЗоРВ дефинисано је да дневно време управљања возилом не сме да буде дуже од **9 часова**. Подсетимо се да **дневно време управљања возилом** представља укупно време управљања возилом од завршетка последњег одмора, односно између два узастопна одмора. Поменути два узастопна одмора могу да буду:

- недељни одмор и дневни одмор - на почетку „радне недеље” возача, тј. након завршетка недељног одмора;
- два дневна одмора - током „радне недеље”, или
- дневни одмор и недељни одмор - на крају „радне недеље” возача.

У том смислу, ово правило се може графички представити на следећи начин (слика 11).



Слика 11 - Дневно време управљања возилом

ИЗУЗЕТАК: Дневно време управљања може да се продужи за сат времена, тако да износи **највише 10 часова** и то **највише два пута у току једне недеље**, односно током временског периода који почиње у понедељак у 00.00 часова и завршава се у недељу у 24.00 часа.

Приказ прописног коришћења продужења дневног времена управљања возилом у току једне недеље дат је на слици 12.

НАПОМЕНА:

Према члану 5. став 5. ЗоРВ, почетком дневног времена управљања сматра се тренутак завршетка непрекидног одмора у трајању од **најмање седам часова**. Дакле, уколико возач направи непрекидан одмор **7 или више часова**, а **краћи од 9 часова** сматра се да је направио прекршај, али се истек тог одмора сматра почетком новог дневног времена управљања, у супротном (ако одмор траје краће од седам часова) наставак управљања возилом сматра се **истим дневним временом управљања возилом**.

ЈЕДНА НЕДЕЉА	ПОНЕДЕЉАК	9 ЧАСОВА УПРАВЉАЊА ВОЗИЛОМ
	УТОРАК	10 ЧАСОВА УПРАВЉАЊА ВОЗИЛОМ
	СРЕДА	9 ЧАСОВА УПРАВЉАЊА ВОЗИЛОМ
	ЧЕТВРТАК	10 ЧАСОВА УПРАВЉАЊА ВОЗИЛОМ
	ПЕТАК	9 ЧАСОВА УПРАВЉАЊА ВОЗИЛОМ
	СУБОТА	9 ЧАСОВА УПРАВЉАЊА ВОЗИЛОМ
	НЕДЕЉА	НЕДЕЉНИ ОДМОР

Слика 12 - Продужење дневног времена управљања возилом у току једне недеље

Такође, за коришћење овог дозвољеног продужења дневног времена управљања возилом није прописан редослед, нити повезаност, па оваква два дневна времена управљања могу бити у току два узастопна дана, с обзиром на то да се у члану 5. став 1. ЗоРВ наводи: „Изузетно, дневно време управљања возилом може да се продужи на десет часова највише два пута недељно.” Чак је у потпуности оправдано (и прописно) да се дневна времена управљања возилом једног возача продуже на 10 часова и до **4 узастопна дана**, али искључиво у случају када су та четири узастопна дана у две различите недеље и то два у једној, а два у другој недељи тј. **субота, недеља, понедељак и уторак**, док осталим данима у току ове две недеље, наравно, не сме да се продужи дневно време управљања возилом (слика 13).

ЈЕДНА НЕДЕЉА	ПЕТАК	9 ЧАСОВА УПРАВЉАЊА ВОЗИЛОМ
	СУБОТА	10 ЧАСОВА УПРАВЉАЊА ВОЗИЛОМ
	НЕДЕЉА	10 ЧАСОВА УПРАВЉАЊА ВОЗИЛОМ
ДРУГА НЕДЕЉА	ПОНЕДЕЉАК	10 ЧАСОВА УПРАВЉАЊА ВОЗИЛОМ
	УТОРАК	10 ЧАСОВА УПРАВЉАЊА ВОЗИЛОМ
	СРЕДА	9 ЧАСОВА УПРАВЉАЊА ВОЗИЛОМ

Слика 13 - Специјални случај када возач може да продужи дневно време управљања возилом током четири узастопна дана

Дневно време управљања возилом не разликује се за вишечлане посаде, односно и на њих се примењују иста ограничења.

1.2.3 Недељно време управљања возилом

У погледу укупног времена управљања возилом у току **једне недеље** прописано је да оно не сме бити дуже од **56 часова**, као ни да укупно време управљања возилом у току било које две узастопне недеље не сме бити дуже од **90 часова** (слика 14).



Слика 14 - Приказ најдужег времена управљања у току једне недеље и у току две узастопне недеље

Значајно је напоменути да времена управљања возилом обухватају сва времена управљања возилом како на територији страна уговорница АЕТР споразума, тако и на територији држава које нису стране уговорнице АЕТР споразума.

1.3 Одмори

По питању одмора, члан посаде возила у обавези је да користи одморе. У току овог периода члан посаде не ради и може слободно да располаже својим временом. Одмор може бити **дневни** и **недељни**. Детаљније објашњење за сваку врсту одмора дато је у наредним поглављима.

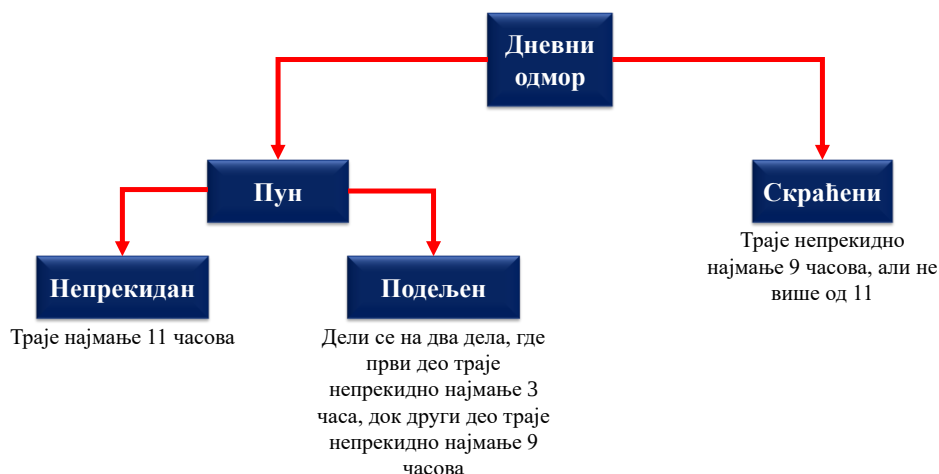
1.3.1 Дневни одмор

Дневни одмор може бити **пун** или **скраћен**.

Пун дневни одмор мора да траје **непрекидно најмање 11 часова**, или се може поделити на два дела, где први део одмора мора да траје **непрекидно најмање 3 часа**, а други део **непрекидно најмање 9 часова**.

Скраћени дневни одмор мора да траје **непрекидно најмање 9 часова**, али не више од **11 часова**.

Подела дневних одмора графички је представљена на слици 15.



Слика 15 - Графички приказ поделе дневног одмора

Члан посаде возила мора да искористи свој дневни одмор у року од **24 часа** од завршетка претходног дневног или недељног одмора. Изузетак су чланови посаде који су део вишечлане посаде.

Број скраћених дневних одмора између два недељна одмора (односно у току тзв. „радне недеље“) прописан је, али њихов редослед ни надокнада није. Тако, члан посаде возила може да користи **највише три скраћена дневна одмора** између свака два недељна одмора.

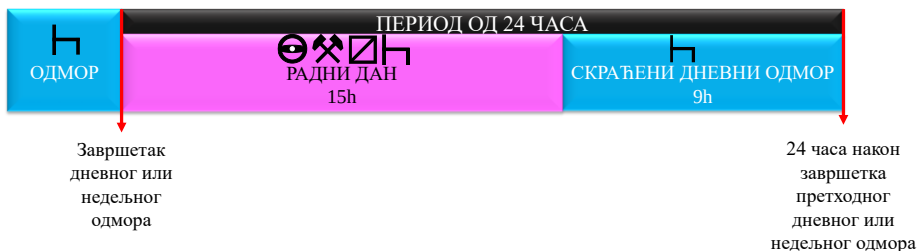
Коришћење различитих врста дневних одмора је и графички представљено у наставку за сваки од наведена три случаја: за пун дневни одмор, подељени дневни одмор и скраћени дневни одмор (слике 16, 17 и 18).

НАПОМЕНА:

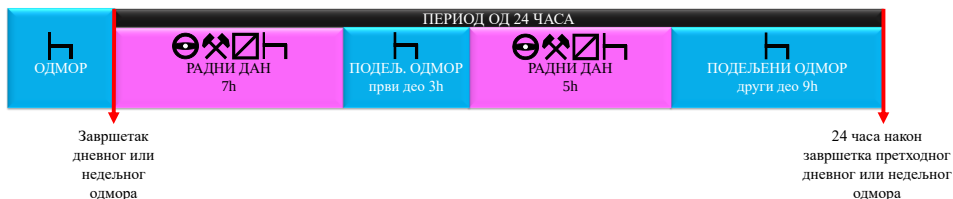
чак и у специјалном случају прописане могућности одлагања недељног одмора, члан посаде возила **не сме да користи више од три скраћена дневна одмора између свака 2 недељна одмора!**



Слика 16 - Прописно коришћење пуног дневног одмора у оквиру периода од 24 часа након завршетка претходног дневног или недељног одмора



Слика 17 - Прописно коришћење скраћеног дневног odmora у оквиру периода од 24 часа након завршетка претходног дневног или недељног odmora



Слика 18 - Прописно распоређивање и коришћење подељеног дневног odmora у року од 24 часа након завршетка претходног дневног или недељног odmora

На основу минималних трајања дневних odmora, односно његових делова (ако се ради о подељеном дневном odmору), највећа дужина трајања радног дана зависи од врсте odmora коју је члан посаде дужан (или планира) да користи, и то за:

- пун дневни одмор (од **11 часова**) - дужина трајања радног дана не сме да премаши **13 часова**;
- подељени дневни одмор (**први део 3 и други део 9 часова**) - дужина радног дана не сме да премаши **12 часова** и
- скраћени дневни одмор (од **9 часова**) - дужина радног дана не сме да премаши **15 часова**.

Наравно, члан посаде има право да **продужи** сваки од наведених odmora, самим тим у претходном набрајању дате су највеће могуће дужине радног дана, односно најдуже могуће трајање свих активности од завршетка претходног дневног или недељног odmora, па до почетка дневног odmora.

НАПОМЕНА:

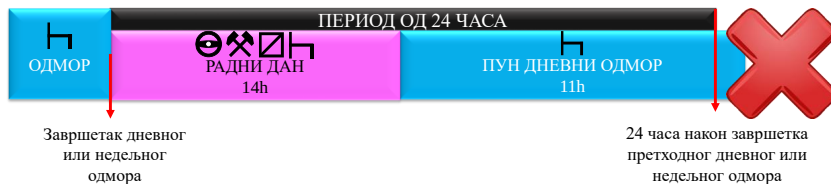
Члан посаде возила може да користи **дневни одмор** у возилу, ако у њему постоји довољан број лежајева за спавање за сваког члана посаде возила и ако возило мирује.



Пример:

Претпоставимо да возач нема на располагању могућност скраћивања нити поделе дневног odmora, тј. да је у обавези да искористи пун дневни одмор (од најмање 11 часова), тада мора да искористи тај одмор пре истека 24 часа након завршетка претходног (недељног или дневног) odmora. У том смислу,

у ситуацији приказаној на слици 19, услед трајања радног дана од 14 часова возач је начинио прекршај, јер у прописаном року од 24 часа може да искористи (има на располагању) само 10 часова одмора, тј. један део (тачније 1 час) пуног дневног одмора излази из периода од 24 часа након завршетка претходног одмора.



Слика 19 - Приказ непрописног коришћења пуног дневног одмора

1.3.2 Недељни одмор

Возач, односно члан посаде, у обавези је да поред дневних одмора користи и недељне одморе.

Недељни одмор може бити пун или скраћен.

Пун недељни одмор мора непрекидно да траје најмање 45 часова,

Скраћени недељни одмор мора непрекидно да траје најмање 24 часа, а свакако траје краће од 45 часова (макар за један минут).

Након „радне недеље”, члан посаде има право на недељни одмор. У свакој недељи би у просеку требало да се нађе најмање по један недељни одмор. Међутим, пошто недељни одмор може да започне у једној недељи и да се настави у наредној недељи, ово правило је преформулисано на следећи начин (ЗоРВ, члан 8. став 6): „У току било које две узастопне недеље, члан посаде возила мора да користи најмање два пуна недељна одмора или један пун и један скраћени недељни одмор” (слика 20).

НАПОМЕНА:

Због специфичности организације рада у транспортној делатности, недељни одмор не мора да се користи обавезно **викендом**, самим тим ни „радна недеља“ не мора да почне у понедељак, већ било ког дана у недељи, по избору превозника или члана посаде, односно возача, тј. по завршетку његовог недељног одмора.

НЕДЕЉА 1	ПУН НЕДЕЉНИ ОДМОР
НЕДЕЉА 2	СКРАЋЕНИ НЕДЕЉНИ ОДМОР
НЕДЕЉА 3	ПУН НЕДЕЉНИ ОДМОР
НЕДЕЉА 4	ПУН НЕДЕЉНИ ОДМОР
НЕДЕЉА 5	СКРАЋЕНИ НЕДЕЉНИ ОДМОР
НЕДЕЉА 6	ПУН НЕДЕЉНИ ОДМОР
НЕДЕЉА 7	ПУН НЕДЕЉНИ ОДМОР



Слика 20 - Приказ прописно распоређених недељних одмора

Члан посаде возила нема право да користи два скраћена недељна одмора у две узастопне недеље (слика 21).

НАПОМЕНА:

Иностранци возачи **чланови вишечлане посаде**, према члану 8. став 6. тачка в) АЕТР споразума, имају право да пуни недељни одмор (чак и више узастопних) **замене скраћеним недељним одмором**, чије скраћење мора да се надокнади у прописаним роковима!

НЕДЕЉА 1	ПУН НЕДЕЉНИ ОДМОР
НЕДЕЉА 2	СКРАЋЕНИ НЕДЕЉНИ ОДМОР
НЕДЕЉА 3	СКРАЋЕНИ НЕДЕЉНИ ОДМОР
НЕДЕЉА 4	ПУН НЕДЕЉНИ ОДМОР
НЕДЕЉА 5	ПУН НЕДЕЉНИ ОДМОР
НЕДЕЉА 6	СКРАЋЕНИ НЕДЕЉНИ ОДМОР
НЕДЕЉА 7	ПУН НЕДЕЉНИ ОДМОР



Слика 21 - Приказ непрописно распоређених недељних одмора

Возач је у обавези да **започне** са коришћењем недељног одмора најкасније **по завршетку шестог 24-часовног периода** (тј. најкасније после 144 часа) од завршетка претходног недељног одмора.

Наиме, уколико је возач завршио претходни недељни одмор у **петак у 09.00**, у обавези је да започне са коришћењем следећег недељног одмора **најкасније у четвртак у 09.00** наредне недеље.

Ово је илустративно приказано на слици 22, усвајајући претпоставку да је возач тек почео да ради и да је његов радни дан почео у **четвртак у подне (12.00)**. Под комплетним „радним даном”, који је обележен зеленом бојом, у овом случају подразумевају се времена управљања возилом, паузе, времена расположивости, остала радна времена, као и дневни одмори. Ово је урађено како би се истакли недељни одмори (наранџастом бојом) и правила њиховог коришћења.

НАПОМЕНА:

На чланове вишечлане посаде (два или више возача), се такође односи рок за почетак новог недељног одмора од шест 24-часовних периода од завршетка претходног недељног одмора.

Часови →		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	
НЕДЕЉА 1	ЧЕТВРТАК	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Радни дан 1
	ПЕТАК	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Радни дан 2
	СУБОТА	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Радни дан 3
	НЕДЕЉА	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Радни дан 4
НЕДЕЉА 2	ПОНЕДЕЉАК	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Радни дан 5
	УТОРАК	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Радни дан 6
	СРЕДА	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Недељни одмор
	ЧЕТВРТАК	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	Недељни одмор
НЕДЕЉА 3	ПЕТАК	37	38	39	40	41	42	43	44	45	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Радни дан 1
	СУБОТА	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Радни дан 2
	НЕДЕЉА	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Радни дан 3
	ПОНЕДЕЉАК	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Радни дан 4
НЕДЕЉА 4	УТОРАК	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Радни дан 5
	СРЕДА	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Радни дан 6
	ЧЕТВРТАК	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Недељни одмор
	ПЕТАК	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	Недељни одмор
НЕДЕЉА 5	СУБОТА	40	41	42	43	44	45	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	Радни дан 1
	НЕДЕЉА	19	20	21	22	23	24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	Радни дан 2
	ПОНЕДЕЉАК	19	20	21	22	23	24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	Радни дан 3
	УТОРАК	19	20	21	22	23	24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	Радни дан 4
НЕДЕЉА 6	СРЕДА	19	20	21	22	23	24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	Радни дан 5
	ЧЕТВРТАК	19	20	21	22	23	24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	Радни дан 6
	ПЕТАК	19	20	21	22	23	24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	Недељни одмор
	СУБОТА	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	Недељни одмор
НЕДЕЉА 7	НЕДЕЉА	43	44	45	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	Радни дан 1
	ПОНЕДЕЉАК	22	23	24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	Радни дан 2
	УТОРАК	22	23	24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	Радни дан 3
	СРЕДА	22	23	24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	Радни дан 4
НЕДЕЉА 8	ЧЕТВРТАК	22	23	24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	Радни дан 5
	ПЕТАК	22	23	24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	Радни дан 6
	СУБОТА	22	23	24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	Недељни одмор
	НЕДЕЉА	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	Недељни одмор

Слика 22 - Пример коришћења пуног недељног одмора

На слици 22 јасно се види да недељни одмор може да започне усред радне недеље и то било ког дана. У конкретном случају пун недељни одмор у другој недељи почео је у среду у **12.00** и завршио се у петак у **9.00**. Рачунајући шест 24-часовних периода од његовог завршетка, види се да је члан посаде започео наредни пун недељни одмор (од најмање 45 часова) у четвртак треће недеље од 9.00, као и да је сваки недељни одмор започет после шест 24-часовних периода након претходног недељног одмора, што је у потпуности прописно коришћење и распоређивање недељних одмора.

Када се говори о скраћеном недељном одмору, наглашава се да **скраћени недељни одмор** мора **непрекидно** да траје **најмање 24 часа**, али краће од 45 часова.

Скраћење недељног одмора (односно разлика до пуног недељног одмора) мора да се надокнади најкасније **до краја треће недеље**, рачунајући од недеље која следи недељи у којој је коришћен скраћени недељни одмор уз одмор који траје најмање 9 часова. Под крајем недеље сматра се крај **календарске недеље**, односно **недеља у 24.00**. Дакле, ако је скраћени недељни одмор коришћен у првој недељи, надокнада мора да се изврши до краја четврте недеље.

НАПОМЕНА:

Надокнада скраћеног недељног одмора се врши одједном у целини и возач нема право да ту надокнаду дели на више делова.

→ **Надокнада = 45 часова - трајање скраћеног недељног одмора** ←
Такође, надокнада скраћеног недељног одмора мора да се припоји одмору који траје **најмање 9 часова**.

У том смислу, под одморима који трају најмање 9 часова подразумевају се:

- пуни недељни одмор,
- скраћени недељни одмор,
- пуни дневни одмор,
- скраћени дневни одмор или
- други део подељеног дневног одмора.

НАПОМЕНА:

Недеља у којој је извршено скраћење недељног одмора се не рачуна као прва недеља приликом дефинисања недеље у којој треба извршити надокнаду скраћења.

На слици 23 види се пример прописног коришћења скраћеног недељног одмора и његове надокнаде. У складу са прописаним правилима, надокнада овог скраћења је извршена **у целости** до краја треће недеље од недеље скраћеног недељног одмора. Конкретно, скраћени недељни одмор је коришћен у **другој недељи**, па је на основу

тога рок за надокнаду крај пете недеље.

Уколико надокнада скраћења недељног одмора није **у целости** извршена до краја треће недеље од недеље у којој је извршено скраћење, члан посаде улази у прекршај, наиме, на конкретном примеру са слике 23, члан посаде би направио прекршај да је прекорачио са надокнадом макар **један минут у понедељак из шесте недеље**.

Часови →		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23		
ЧЕТВРТАК ПЕТАК СУБОТА НЕДЕЉА	НЕДЕЉА 1	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Ради	дан 1
		13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Ради	дан 2
		13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Ради	дан 3
		13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Ради	дан 4
		13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Ради	дан 5
ПОНЕДЕЉАК УТОРАК СРЕДА ЧЕТВРТАК ПЕТАК СУБОТА НЕДЕЉА	НЕДЕЉА 2	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Ради	дан 6
		13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Скраћени недељни одмор	
		13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Ради	дан 1
		13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Ради	дан 2
		13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Ради	дан 3
ПОНЕДЕЉАК УТОРАК СРЕДА ЧЕТВРТАК ПЕТАК СУБОТА НЕДЕЉА	НЕДЕЉА 3	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Ради	дан 4
		13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Ради	дан 5
		13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Ради	дан 6
		13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Пун недељни одмор	
		13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Пун недељни одмор	
ЧЕТВРТАК ПЕТАК СУБОТА НЕДЕЉА	НЕДЕЉА 4	37	38	39	40	41	42	43	44	45	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Ради	дан 1
		16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Ради	дан 2
		16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Ради	дан 3
		16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Ради	дан 4
		16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Ради	дан 5
ПОНЕДЕЉАК УТОРАК СРЕДА ЧЕТВРТАК ПЕТАК СУБОТА НЕДЕЉА	НЕДЕЉА 5	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Ради	дан 6
		16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Пун недељни одмор	
		16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	Пун недељни одмор	
		40	41	42	43	44	45	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	Ради	дан 1
		19	20	21	22	23	24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	Ради	дан 2
ПОНЕДЕЉАК УТОРАК СРЕДА ЧЕТВРТАК ПЕТАК СУБОТА НЕДЕЉА	НЕДЕЉА 6	19	20	21	22	23	24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	Ради	дан 3
		19	20	21	22	23	24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	Ради	дан 4
		19	20	21	22	23	24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	Ради	дан 5
		19	20	21	22	23	24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	Ради	дан 6
		19	20	21	22	23	24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	Пун недељни одмор	
СУБОТА НЕДЕЉА	НЕДЕЉА 7	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	Пун недељни одмор	
		43	44	45	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	Напомена 45 - 24 = 21h	

Слика 23 - Пример прописне надокнаде скраћеног недељног одмора

Члан посаде може се наћи и у ситуацији приказаној на слици 24. Ако се посматрају недељни одмори почев од **друге недеље**, члан посаде је у поменутој недељи направио скраћени недељни одмор (24 часа), затим је наредне недеље направио пун недељни одмор (45 часова), а потом поново скраћени недељни одмор (30 часова). Да ли возач има право на ово? Одговор је - **да, има**. Како је у претходним поглављима дефинисано, возач има право да у било које две узастопне недеље направи или оба пуна недељна одмора или један пун и један скраћени недељни одмор, тако да у овом случају возач није направио прекршај. С обзиром на то да се надокнада скраћења недељног одмора врши тек након три недеље од недеље у којој је извршено скраћење, члан посаде се може наћи и у ситуацији да направи још један скраћени недељни одмор пре него што изврши надокнаду првог скраћења. Ова ситуација је такође у **законским оквирима**. Како је у овом случају члан посаде направио и други скраћени недељни одмор пре надокнаде првог скраћења, члан посаде може да бира да ли ће се придржавати правила да сваку надокнаду врши до краја треће недеље од недеље када је то скраћење направљено, или може (као што је овде случај) да изврши надокнаду и за једно и за друго скраћење у истој недељи.

Часови →		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	
ЧЕТВРТАК	НЕДЕЉА 1	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Ради дан 1
ПЕТАК		13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Ради дан 2
СУБОТА		13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Ради дан 3
НЕДЕЉА		13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Ради дан 4
ПОНЕДЕЉАК	НЕДЕЉА 2	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Ради дан 5
УТОРАК		13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Ради дан 6
СРЕДА		13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Скраћени недељни одмор
ЧЕТВРТАК		13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Ради дан 1
ПЕТАК	НЕДЕЉА 3	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Ради дан 2
СУБОТА		13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Ради дан 3
НЕДЕЉА		13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Ради дан 4
ПОНЕДЕЉАК		13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Ради дан 5
УТОРАК	НЕДЕЉА 4	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Ради дан 6
СРЕДА		13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Пун недељни одмор
ЧЕТВРТАК		13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	Пун недељни одмор
ПЕТАК		37	38	39	40	41	42	43	44	45	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Ради дан 1
СУБОТА	НЕДЕЉА 5	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Ради дан 2
НЕДЕЉА		16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Ради дан 3
ПОНЕДЕЉАК		16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Ради дан 4
УТОРАК		16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Ради дан 5
СРЕДА	НЕДЕЉА 6	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Ради дан 6
ЧЕТВРТАК		16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Скраћени недељни одмор
ПЕТАК		16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Ради дан 1
СУБОТА		10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Ради дан 2
НЕДЕЉА	НЕДЕЉА 7	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Ради дан 3
ПОНЕДЕЉАК		10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Ради дан 4
УТОРАК		10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Ради дан 5
СРЕДА		10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Ради дан 6
ЧЕТВРТАК	НЕДЕЉА 8	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Пун недељни одмор
ПЕТАК		10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	Пун недељни одмор
СУБОТА		34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Напомена 1 45 - 24 = 21h
НЕДЕЉА		13	14	15	16	17	18	19	20	21	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Напомена 11 45 - 30 = 15h

Слика 24 - Пример прописних надокнада 2 скраћена недељна одмора одједном

Недељни одмори који се протежу у две календарске недеље (приказани на слици 25) могу се рачунати у било којој, али искључиво у једној од те две недеље. У том смислу, скраћени одмор (означен љубичастом бојом) са слике 25 може да се рачуна било за пету или за шесту недељу, али никако и за пету и за шесту. Такође, приказани пуни недељни одмор (означен наранџастом бојом) може се рачунати или за шесту или за седму недељу, али никако за обе. Поред поменутог, потребно је водити рачуна да свака календарска недеља има недељни одмор, односно не сме се десити да члан посаде скраћени недељни одмор рачуна за пету недељу, а пуни недељни одмор за седму недељу. У том случају би се појавио прекршај јер шеста недеља нема припојен ниједан недељни одмор.

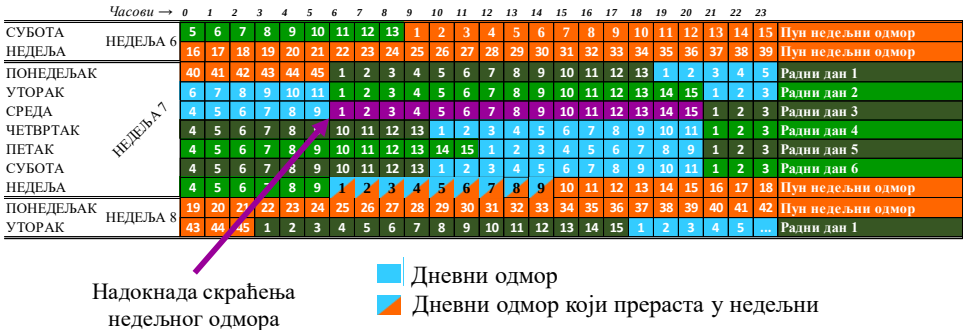
Часови →		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	
ЧЕТВРТАК ПЕТАК СУБОТА НЕДЕЉА	НЕДЕЉА 5	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Ради дан 4
		16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Ради дан 5
		16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Ради дан 6
		16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Скраћени недељни одмор
ПОНЕДЕЉАК УТОРАК СРЕДА ЧЕТВРТАК	НЕДЕЉА 6	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Ради дан 1
		16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Ради дан 2
		16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Ради дан 3
		16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Ради дан 4
ПЕТАК СУБОТА НЕДЕЉА	НЕДЕЉА 7	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Ради дан 5
		16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Ради дан 6
		16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Пун недељни одмор
		16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	Пун недељни одмор
ПОНЕДЕЉАК УТОРАК СРЕДА ЧЕТВРТАК	НЕДЕЉА 8	40	41	42	43	44	45	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	Ради дан 1
		19	20	21	22	23	24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	Ради дан 2
		19	20	21	22	23	24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	Ради дан 3
		19	20	21	22	23	24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	Ради дан 4
ПЕТАК СУБОТА НЕДЕЉА	НЕДЕЉА 9	19	20	21	22	23	24	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	Ради дан 5

Слика 25 - Могуће рачунање недељних одмора који се протежу у 2 календарске недеље

Дневни одмор може да се продужи тако да постане пун недељни одмор или скраћени недељни одмор.

Члан посаде, као што је већ речено, има право да надокнаду скраћења припоји одмору који траје најмање 9 часова. У случају датом на слици 26, члан посаде је припојио надокнаду скраћеном дневном одмору, па у том

смислу **не чини прекршај**. Такође, члан посаде мора да започне нови недељни одмор најкасније након шест 24-часовних периода од завршетка претходног недељног одмора. У овој ситуацији уочава се да последњи дневни одмор у „радној недељи”, који наступа најкасније након шестог радног дана увек прераста у недељни, и не одваја се од њега, него чини првих **9 или 11 часова недељног одмора** (у зависности од потребе/избора члана посаде). Према томе недељни одмор, укупно са дневним одмором траје између 24 и 44 часа и 59 минута (случај скраћеног недељног одмора) или 45 и више часова (случај пуног недељног одмора), чиме, у ствари, **дневни одмор прераста у недељни одмор**. На слици 26 илустровано је и прерастање дневног у недељни одмор у недељу од 6.00 до 15.00, што представља првих девет часова недељног одмора.



Слика 26 - Прописно распоређени дневни, недељни одмори и надокнада скраћења недељног одмора

НАПОМЕНА:

Члан посаде возила може да користи **скраћени недељни одмор** у возилу, уколико у њему постоји довољан број лежајева за спавање за сваког члана посаде возила и ако је возило у стању мировања.



Није дозвољено коришћење пуног недељног одмора у возилу!!!

1.4 Радно време

ЗоРВ представља *lex specialis* прописа о раду, тако да његове одредбе искључују примену одговарајућих одредаба прописа о раду. То су одредбе које се односе на: трајање одмора у току дневног рада, најдуже трајање дневног и недељног радног времена са прековременим радом чланова посаде возила, просечно четворомесечно недељно радно време, нерачунање одмора у току дневног рада и расположивости у радно време, ноћни рад, прерасподела радног времена.

1.4.1 Одмор у току дневног рада

Члан посаде мора да прекине рад најкасније након **6 часова** непрекидног рада ($\odot + \otimes$) одмором у току дневног рада ($\sqcap + \boxtimes$). Такође, у зависности од трајања дневног радног времена, члан посаде мора током радног дана да оствари одређену дужину одмора у току дневног рада.

НАПОМЕНА:

Одмори у току дневног рада се не урачунавају у радно време и могу да се деле, тј. користе из више делова у трајању од по најмање 15 минута распоређених током радног времена.

С тим у вези дата је табела 11, која се односи на дужине радног времена и неопходног одмора у току дневног рада.

НАПОМЕНА:

Паузе (прекиди времена управљања возилом) се могу сматрати одмором у току дневног рада!

Табела 1 - Зависност трајања дневног радног времена и трајања одмора у току дневног рада

Трајање дневног радног времена члана посаде	Кумулативно трајање одмора у току дневног рада
мање од 6 часова	није прописано
више од 6, а мање од 9 часова	најмање 30 минута
више од 9, а мање од 12 часова	најмање 45 минута
више од 12 часова	најмање 60 минута

Правила из табеле 11, а која су у вези са трајањем радног времена члана посаде и обавезних одмора у току дневног рада, графички су илустрована наредним сликама 27, 28 и 29.



Слика 27 - Пример прописног распореда радног времена и одмора у току дневног рада када дневно радно време траје између 6 и 9 часова



Слика 28 - Пример прописног распореда радног времена и одмора у току дневног рада када дневно радно време траје између 9 и 12 часова



Слика 29 - Пример прописног распореда радног времена и одмора у току дневног рада када дневно радно време траје више од 12 часова

1.4.2 Најдуже дневно и недељно радно време

У погледу дневног радног времена, укључујући прековремени рад, члан посаде не сме да ради дуже од **14 часова** у периоду од **24 часа**.

Најдуже дозвољено **недељно радно време** члана посаде возила може да износи **60 часова**, укључујући прековремени рад (слика 30).

НАПОМЕНА:

Будући да се у радно време рачунају само време управљања возилом (☹) и остало радно време (☹), радни дан члана посаде може да траје и дуже од 14 часова



Слика 30 - Најдуже дозвољено недељно радно време

Просечно недељно радно време у периоду од било која **4 узастопна месеца** не сме да буде дуже од **48 часова** укључујући прековремени рад.

Због објективних или техничких разлога или разлога у вези са организацијом рада, може се усвојити одступање од горе поменутог периода (4 месеца), а на основу колективних уговора, договора између представника послодаваца и запослених, при чему период не сме бити дужи од **шест месеци**.

1.4.3 Ноћни рад

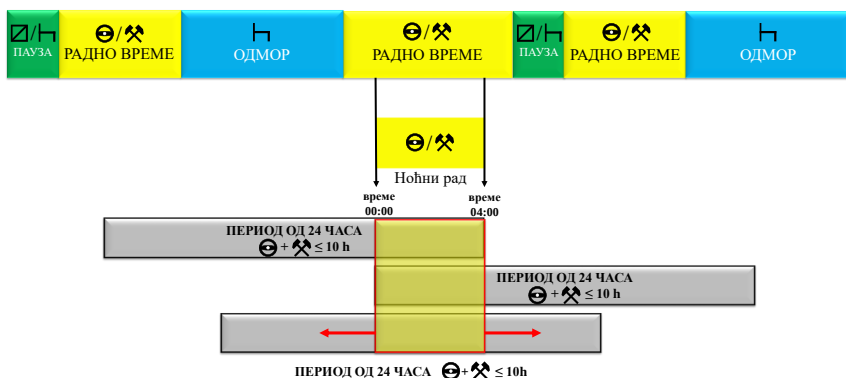
Због своје специфичности, ноћни рад је издвојен у засебно поглавље. У том смислу, уколико члан посаде обавља **ноћни рад** (рад који захвата макар 1 минут у периоду између **00.00 и 04.00 часа**), радно време ни у ком случају не сме да буде дуже од **10 часова** током **било ког периода од 24 часа** који обухвата период ноћног рада. У суштини, потребно је посматрати следећа 3 периода од 24 часа:

- претходна 24 часа од тренутка завршетка ноћног рада;
- наредна 24 часа од тренутка започињања ноћног рада;
- било који 24-часовни период који се протеже између претходно наведених периода.

Дакле, овај услов се не односи само на текући „радни дан“ већ на било који период од 24 часа који обухвата ноћни период у коме је било времена управљања возилом или осталог радног времена. Ово је илустративно могуће приказати као на слици 31.

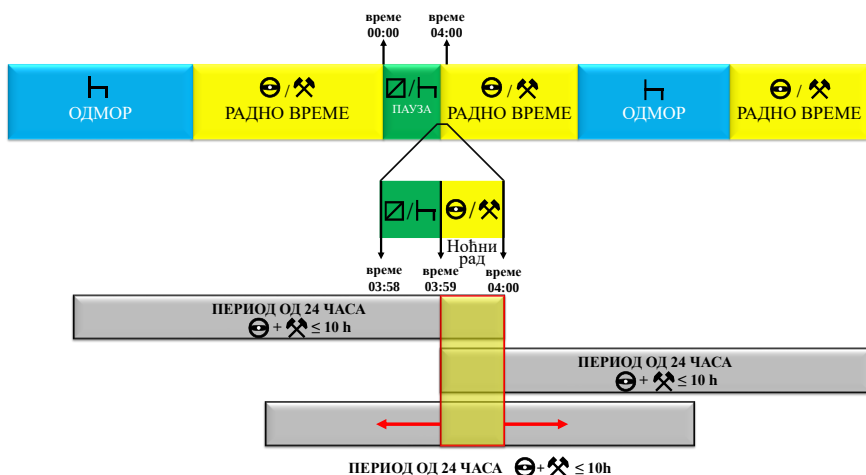
НАПОМЕНА:

Слично као и код дневног радног времена када возач обавља **ноћни рад**, 10 часова се односи искључиво на трајање радног времена, а „радни дан“ је лимитиран роком за коришћење дневног или недељног одмора.



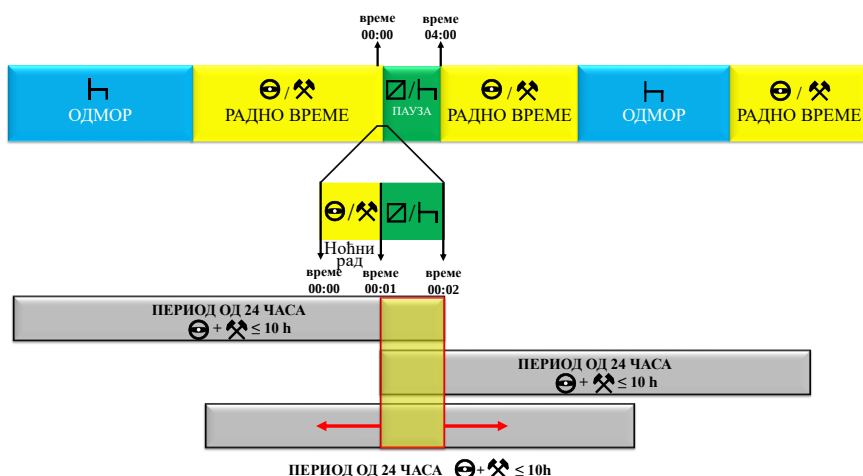
Слика 31 - Провера трајања радног дана када постоји ноћни рад услед радног времена које захвата читав период ноћног времена (00.00-04.00)

У случају да је члан посаде започео радно време у 03.59 (један минут пре истека ноћног времена), ово време му се рачуна као ноћни рад, а у 24-часовном периоду који обухвата овај минут збир часова рада не сме да му буде већи од 10 часова (слика 32).



Слика 32 - Провера трајања радног дана када постоји ноћни рад због почетка радног времена минут пре завршетка ноћног времена (у 03.59)

Исто правило важи и у случају да је члан посаде завршио радно време један минут после поноћи (00.01); њему се ово време рачуна као ноћни рад, а у 24-часовном периоду који обухвата овај минут збир његових часова рада не сме да буде већи од 10 часова (слика 33).



Слика 33 - Провера трајања радног дана када постоји ноћни рад због завршетка радног времена минут након почетка ноћног времена (у 00.01)

НАПОМЕНА:

Уколико је члан посаде возила ангажован код више превозника, односно послодаваца или је и сам (ауто)превозник, радно време члана посаде возила представља збир свих часова рада код свих превозника, односно послодаваца код којих је ангажован.

1.5 Специјални случајеви и изузеци

У оквиру овог поглавља су приказани и објашњени специјални случајеви, односно одступања и изузеци од правила наведених у претходним поглављима. Специјални случајеви су:

- возачи у јавном линијском градском и приградском превозу путника, односно у међумесном линијском превозу путника на линијама дужине до 50 km, који се обавља у целини на територији Републике Србије;
- вишечлана посада;
- чланови посаде возила које се превози трајектом или возом.

1.5.1 *Возачи у јавном линијском градском и приградском превозу путника, односно у међумесном линијском превозу путника на линијама дужине до 50 km, који се обавља у целини на територији Републике Србије*

- 1) Правила у погледу обавезних пауза након периода управљања од четири и по часа управљања возилом се не односе на ове возаче.
- 2) **Дневно време управљања** возилом не сме да буде дуже од **8 часова**.
- 3) Возач мора да користи паузу у трајању од **најмање 5 минута** на сваком полазном стајалишту пре сваког поласка.

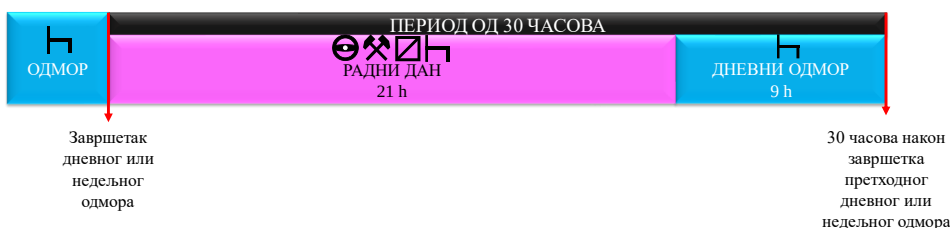
- 4) Изузети су од обавезе коришћења **одмора у току дневног рада**.
- 5) У погледу **недељних одмора** возач мора да користи **најмање скраћени недељни одмор којем се додаје време дневног одмора** - дакле најмањи недељни одмор мора да траје 33 часа (24 часа скраћени недељни + 9 часова скраћени дневни одмор), а најдужи 35 часова (24 часа скраћени недељни + 11 часова пуни дневни одмор) и немају обавезу накнаде овог скраћења (слика 34).



Слика 34 - Прописни недељни одмори возача за специјални случај јавног линијског превоза путника

1.5.2 Вишечлана посада

- 1) Возач који је члан вишечлане посаде мора да искористи **нови дневни одмор** у трајању од **најмање 9 часова** у року од **30 часова** од завршетка претходног дневног или недељног одмора. Ово значи да чланови вишечлане посаде могу увек да користе скраћени дневни одмор и да имају на располагању највише 21 час за све активности пре отпочињања новог дневног одмора (слика 35).



Слика 35 - Трајање радног дана и дневног одмора вишечлане посаде

- 2) Да би се сматрало да возилом управља вишечлана посада, присуство другог, односно других возача **није обавезно једино током првог часа управљања возилом**. Међутим, у наведеном случају најдуже трајање радних активности, од 21 час, које је на располагању вишечлавној посади, ограничено је и рачуна се од почетка радног дана оног возача који је први завршио свој претходни дневни или недељни одмор.
- 3) Када возилом управља вишечлана посада, члан посаде који не управља возилом, нити асистира возачу на било који начин, већ само седи поред возача може време расположивости да посматра и рачуна као паузу у трајању од 45 минута.

1.5.3 Превоз возила трајектом или возом

По дефиницији праћење возила које се превози трајектом или возом само по себи спада у **расположивост** чланова посаде, што треба да се изабере на дигиталном тахографу као активност након укрцавања и паркирања возила на овом транспортном средству (слика 36). Када се ради о аналогном тахографу активност **расположивости** се бира преклопником или тастером, али не постоји начин да се назначи да се баш ради о трајекту или возу (осим евентуалног ручног уноса напомене на полеђини тахографског листића, што није предвиђено прописом).

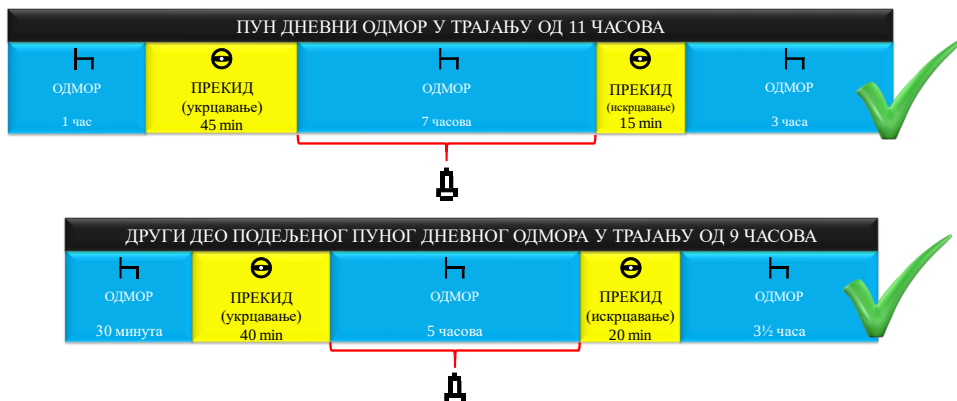


Слика 36 - Праћење возила које се превози трајектом или возом

Међутим, постоје и следећи специјални случајеви када се на трајекту или возу може изабрати и друга активност возача, и то:

- 1) **Пун дневни одмор** који користи члан посаде возила које се превози трајектом или возом, **може се прекинути**, не више од два пута, осталим активностима које укупно не трају дуже од **једног часа** (слика 37). Током овако коришћеног пуног дневног одмора члан посаде возила **мора имати приступ лежају у кабини трајекта или кушет колима**. Овај дневни одмор на трајекту или возу и за возача и за вишечлану посаду може да траје:

- 11 часова, ако се ради по дефиницији о пуном дневном одмору, или
- 9 часова, ако се ради о подељеном дневном одмору, али под условом да је током предметног радног дана искоришћен први део тог подељеног дневног одмора у трајању од најмање 3 часа.



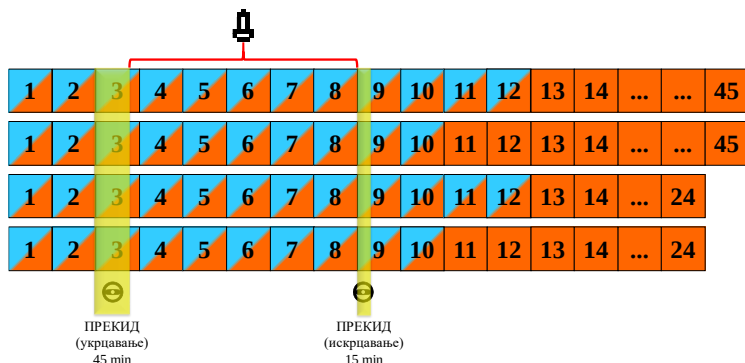
Слика 37 - Коришћење дневног одмора на трајекту или у возу

- 2) Време када члан посаде прати возило које се превози трајектом или возом не сме се рачунати и евидентирати као одмор или пауза, **осим** када члан посаде има приступ лежају у кабини трајекта или кушет колима.
- 3) Као **одмор** или **пауза** може се рачунати време које возач проведе у **кабини трајекта** или железничким **кушет колима** у случају када возач **не прати возило**, већ путује трајектом или возом до места преузимања или од места примопредаје возила.

НАПОМЕНА:

Возач мора поседовати (тј. носити са собом и дати на увид надзорном органу) доказ о коришћењу кабине на трајекту или железничких кушет кола, односно рачун!

Да ли се може прекинути и недељни одмор ради укрцавања и/или искрцавања возила на трајект или воз? Да, али једино и искључиво под условом да се ради о сегменту на почетку недељног одмора (првих 11 или 9 часова), тј. о пуном или подељеном (никако скраћеном) дневном одмору који касније прераста у скраћени или пуни недељни одмор (слика 38).



Слика 38 - Прописно коришћење могућности прекида дневног одмора на трајекту или возу у оквиру недељних одмора

1.5.4 Одлагање недељног одмора у међународном ванлинијском превозу путника

ИЗУЗЕТАК:

Члану или члановима посаде у међународном ванлинијском превозу путника омогућено је одлагање коришћења недељног одмора до 12 узастопних 24-часовних периода од завршетка претходног пуног недељног одмора.

Услови који треба да буду испуњени како би ово одлагање било могуће јесте да:

- међународни превоз траје најмање 24 узастопна часа ван државе у којој је превоз започет;
- се превоз обавља возилом у које је уграђен дигитални тахограф
- током временског периода између 22:00 и 6:00 часова, возилом управља вишечлана посада или период управљања без паузе не траје дуже од 3 часа.

Након 12 узастопних 24-часовних периода од претходног пуног недељног одмора возач или посада морају да искористе два недељна одмора, и то:

- 2 пуна недељна одмора
- 1 пун и 1 скраћени (који се такође мора надокнадити до краја треће недеље од недеље у којој је искоришћен)

1.5.5 Одступања од прописаних времена управљања возилом, пауза и одмора возача

Возач може да одступи од прописа односно правила у погледу **времена управљања возилом, пауза, одмора у току дневног рада и дневних и недељних одмора**, у мери у којој је то потребно да би се осигурала безбедност путника, возила или терета, уколико се тиме не угрожава безбедност саобраћаја, а како би се омогућило возилу да стигне до првог погодног простора за паркирање. Ова могућа одступања су дефинисана чланом 12 ЗоРВ, а предвиђена су и у АЕТР споразуму.

Такође, дефинисане су обавезе превозника, возача и надзорног органа.

Превозник је у обавези да осмисли руту и испланира безбедно заустављање и управљање возилом за возача, да предвиди саобраћајна загушења, очекиване климатске услове (према актуелном годишњем добу) и коришћење одговарајућих паркиралишта, односно уопштено гледано превозник мора да планира путовање возача у складу са прописима (АЕТР споразум, односно ЗоРВ).

Возач је у обавези да се строго придржава прописа и да не одступа од њих. Уколико у одређеним ситуацијама није могуће придржавати се правила и

прописа, односно уколико постане евидентно да ће возач поштујући прописе угрозити безбедност саобраћаја на путевима, безбедност лица, возила, путника или терета које превози, дозвољено је да одступи од правила. Возач мора да назначи разлог за овакво одступање, ручно, на полеђини

НАПОМЕНА:

Одступање од правила није дозвољено возачу уколико су разлози због којих је одступио од правила били познати пре почетка путовања!

тахографског листића или термалног папира за испис или на неком другом валидном документу, најкасније по доласку на погодан простор за паркирање возила. Разлог за одступање од правила возач може да напише на свом матерњем језику, тако да може да буде на било ком језику држава уговорница АЕТР споразума.

Надзорни орган приликом надзора и провере возача након извршеног одступања од правила мора донети одлуку на основу сопственог искуства и извршене процене. Такође, надзорни орган мора да провери прописан и савестан рад возача (његову репутацију) у погледу времена управљања возилом, пауза, одмора у току дневног рада и дневних и недељних одмора и да на основу тога донесе одлуку да ли се ради о оправданом или неоправданом одступању од правила. Поред провере репутације и историје понашања возача, потребно је проверити и да се оваква (ванредна) одступања код возача не понављају (често).

У суштини, ванредне ситуације због којих може доћи до одступања не би смеле да буду познате нити да их је могуће предвидети, али, неке од њих могу бити: велике саобраћајне незгоде, екстремни климатски услови, преусмеравање саобраћаја на путевима, непостојање слободних паркинг места на паркиралиштима где је планирано коришћење паузе или одмора, и сл.

И поред оправданог одступања од правила, возач мора да поштује правила у погледу дневних и недељних времена управљања возилом, као и правила у погледу захтеваних пауза и дневног и недељног одмора.

Поред наведених одступања од правила, јавља се још један случај у ком возач може прекинути паузу или одмор (дневни или недељни). Уколико је возач на паузи или одмору, а возило се налази на терминалу (затвореном паркиралишту, претоварном терминалу, робно-транспортном центру и сл) на ком је дошло до ванредне, опасне или хитне ситуације, возач може да прекине паузу или одмор на захтев надлежног органа или овлашћеног службеника на терминалу који је затражио померање возила.

Такође, уколико се возило налази на неким другим местима као што је нпр. паркиралиште, одмориште или гранични прелаз и ако постоје објективни, хитни разлози због којих возач мора да помери своје возило, односно ако полиција или неки други надлежни орган (нпр. ватрогасци, управљач пута, овлашћени царински службеник итд), затражи померање возила, возач мора да прекине паузу или одмор на неколико минута и у том случају **не треба** да буде кажњен.

Уколико се појави таква ситуација, надлежни орган треба да одобри одређено одступање након процене појединачне ситуације.

Овај прекид одмора или паузе возач мора ручно да забележи на поменути начин и, уколико је могуће, да затражи потврду/оверу од овлашћеног лица или представника надлежног органа који му је наложио померање возила.

1.5.6 Евидентирање времена управљања возилом дигиталним тахографом када возачи обављају превоз са честим и вишеструким стајањима/испорукама

Ово поглавље представља препоруку Европске Комисије надзорним органима у државама чланицама ЕУ и не сматра се обавезујућим за надзорне органе у Р. Србији, али може да послужи у циљу једнообразног поступања према возачима и превозницима без обзира на државу регистрације возила. С обзиром на то да дигитални тахограф тачније евидентира времена, односно трајања активности возача од аналогних тахографа, може да се догоди да возачи који обављају превоз са честим и вишеструким стајањима или испорукама остваре више времена управљања возилом уколико користе дигитални тахограф прве верзије (који не подржава правило једног минута), него што је то случај са возачима који користе аналогни тахограф или дигиталне тахографе наредних верзија (који подржавају правило једног минута), па би самим тим били у неповољнијем положају. У циљу једнообразног поступања према свим возачима, без обзира на тахограф (аналогни или дигитални било које верзије прве генерације), надзорни органи треба да имају **толеранцију** према возилима у која је уграђен дигитални тахограф прве верзије (активиран пре **1. октобра 2011. године**), као и према возилима којима се обавља превоз са честим и вишеструким стајањима или испорукама. Прелазни период у ком се примењује поменута **толеранција** траје све док се буду користила возила у која је уграђен аналогни тахограф. Припадници надзорних органа треба да доносе одлуке на основу сопствене процене и искуства. Уколико возач управља возилом без обзира на околности (нпр. саобраћајна загушења или чекања на семафорима), то време ће увек бити забележено као време управљања возилом. Према томе, препорука је да се поступи на следећи начин:

- треба обавестити припаднике надзорних органа да постоји могућност (приликом провере података са дигиталних тахографа), да се допусти прекорачење периода управљања возилом до највише **15 минута**. Ово важи за возаче који обављају превозе са честим и вишеструким стајањима или испорукама, али само под условом да се пружи ваљан **доказ** о обављању ове врсте превоза. Поменута толеранција се може, на пример, применити као одузимање једног минута за непрекидно време управљања возилом између два заустављања, а највише кумулативно 15 минута за комплетан период управљања возилом од 4 часа и 30 минута (тј. уколико током њега има 15 или више прекида управљања возилом);
- надзорни органи приликом процене и доношења одлуке треба да размотре све околности и доказе који су им на располагању (нпр. доказе који се могу проверити), као и да провере да ли конкретна ситуација не одступа од правила о времену управљања возилом;

- за анализу података могу да се користе софтвери који у свој прорачун укључују поменуто време толеранције, али се мора имати на уму да то може довести до проблема са доказима у накнадним фазама. Ни у ком случају праг толеранције не сме да прелази 15 минута за сваки разматрани период управљања возилом у коме има 15 или више прекида управљања возилом;
- примена наведене толеранције не сме да доведе до дискриминације или стављања у неповољнији положај домаћих или иностраних превозника или возача;
- наведену толеранцију треба примењивати на возила, односно возаче који обављају превозе са честим и вишеструким стајањима и испорукама.

1.5.7 Примери кршења правила у погледу дневног одмора на основу 24-часовног периода

У оквиру овог поглавља дати су примери најбоље праксе ЕУ у откривању прекршаја у области дневних одмора на основу избора одговарајућег 24-часовног периода који ће се разматрати, односно анализирати.

У случају када надзорни орган открије периоде активности након прописно искоришћеног дневног или недељног одмора у којима возачи не искористе прописно наредни дневни одмор, препоручује се следеће:

- 1) да се поделе претходно наведени периоди активности на узастопне периоде од 24 часа који почињу након завршетка последњег прописно искоришћеног дневног или недељног одмора;
- 2) да се примене правила о дневном одмору за сваки од тих референтних периода од 24 часа.

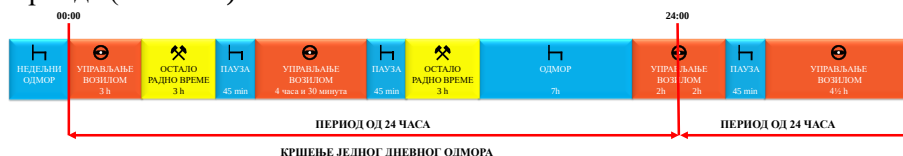
Уколико се 24-часовни период завршава за време наредног одмора који се не сматра прописним одмором, јер његово најкраће трајање није остварено унутар посматраног 24-часовног периода, али се наставља у наредном 24-часовном периоду, а види се да ће испунити најкраће законски одређено трајање у неком каснијем тренутку, обрачун наредног 24-часовног периода почиње од тренутка када возач заврши одмор у укупном трајању од најмање 9 или 11 или више часова и отпочне нови радни дан.

Ако је возач прописно искористио свој дневни или недељни одмор, прорачун следећег 24-часовног периода почиње од завршетка тог прописно искоришћеног дневног или недељног одмора (од завршетка релевантног одмора, ако је искоришћени одмор дужи од најкраћег законом прописаног периода).

Примери:

У *примеру 1*, који је приказан на слици 39, потребно је да надзорни орган пронађе последњи прописно искоришћен дневни или недељни одмор и да од њега дефинише 24-часовне периоде. Почетак 24-часовног периода се

поставља на крај прописно искоришћеног дневног или недељног одмора. Потом, надзорни орган мора да преконтролише све дневне одморе у том 24-часовном периоду и да утврди да ли је возач направио прекршај. У овом случају јесте направљен прекршај с обзиром на то да дужина одмора износи 7 часова, што није прописно, односно представља прекршај. Када се период од 24 часа завршава у оквиру радне активности, у овом случају управљања возилом, наредни 24-часовни период се надовезује на њега, односно нови 24-часовни период почиње у тренутку завршетка протеклог 24-часовног периода (слика 39).



Слика 39 - Пример 1

На слици 40 дат је *пример 2*, у ком је извршена идентична подела 24-часовних периода као у претходном примеру. Овде се такође може уочити прекршај возача, с обзиром на то да дневни одмор не испуњава најкраће захтевано време у посматраном периоду од 24 часа. Како се 24-часовни период завршава у време трајања одмора који не траје најмање 9 или 11 часова, наредни период од 24 часа надовезује се на претходни.



Слика 40 - Пример 2

У *примеру 3*, који је приказан на слици 41, уочава се да је возач направио дневни одмор у трајању од 11 часова, али је ипак направио и прекршај, с обзиром на то да се најмање законски прописано трајање дневног одмора не налази у потпуности у оквиру периода од 24 часа. Прорачун наредног 24-часовног периода почиње када возач заврши поменути одмор у укупном трајању од најмање 9, односно 11 или више часова и отпочне свој нови радни дан. У том смислу, овде нови 24-часовни период почиње у 03.00.



Слика 41 - Пример 3

Четврти пример, који је приказан на слици 42, обједињује претходно наведена три случаја. Види се да се први 24-часовни период рачуна од завршетка последњег прописно искоришћеног дневног или недељног одмора и да се завршава током активности управљања возилом, након чега се на њега одмах наставља нови 24-часовни период (24-часовни период се надовезује на претходни уколико се претходни завршава у току времена рада). У овом случају, возач је направио прекршај, јер није задовољио трајање дневног одмора у оквиру 24-часовног периода. Други 24-часовни период, који се надовезао на први, завршава се у оквиру одмора који траје 11 часова. И у овом случају је возач направио прекршај, јер се најкраће прописано време трајања дневног одмора не налази у оквиру посматраног периода од 24 часа, али, за разлику од претходног случаја, нови 24-часовни период се не наставља на претходни, већ почиње тек након завршетка наведеног одмора, односно од почетка новог дневног радног времена. Потом се може видети да се поменути, трећи 24-часовни период, такође завршава у периоду одмора, али у овом случају наредни 24-часовни период се надовезује на њега јер одмор нема прописано трајање од 9, односно 11 или више часова. И на самом крају, види се да возач у четвртном 24-часовном периоду није направио прекршај, јер дневни одмор у оквиру овог периода траје 11 часова (било би могуће и допуштено коришћење скраћеног дневног одмора у трајању од 9 часова).

НАПОМЕНА:

Слична метода се примењује и за возаче који су део вишечлане посаде, при чему се референтни период од 24 часа замењује периодом од 30 часова.



Слика 42 - Пример 4

2 ПРОПИСИ, СВРХА, КОНСТРУКЦИЈА И НАЧИН КОНТРОЛЕ ТАХОГРАФА И ЗАПИСА СА ТАХОГРАФА

Ово поглавље обрађује поделу, конструкцију и начин уградње тахографа, врсте, изглед и значење записа на тахографским листићима, значење пиктограма и штампаних исписа са ДТ, као и до сада познате манипулације и најбоље праксе у откривању манипулација са тахографима.

2.1 Прописи у погледу коришћења аналогних и дигиталних тахографа

Одредбе из области тахографа заснивају се на одредбама ЗоРВ и његових подзаконских аката којима се прописују услови за тахографе, тахографске листиће и тахографске картице.

Тахограф, према дефиницији датој у ЗоРВ (члан 3. став 1. тачка 6), може да буде аналогни или дигитални, а чине га:

- јединица у возилу,
- сензор кретања и
- каблови за повезивање сензора кретања и јединице у возилу.

Аналогни тахограф је уређај који се уграђује у моторна возила у циљу аутоматског или полуаутоматског бележења (евидентирања) и приказивања података о брзини и пређеном путу возила, као и о трајању активности возача на тахографском листићу.

Са друге стране, дигитални тахограф је уређај који се уграђује у моторна возила ради ручног уноса, односно аутоматског или полуаутоматског бележења, меморисања, приказа на екрану, штампања и преузимања података о коришћењу возила, његовој брзини, пређеном путу и трајању активности возача. Бележење и меморисање података врши се у меморији јединице у возилу тахографа (за претходних 365 или више дана) и на чипу тахографске картице (за претходних 28 или више дана).

ЗоРВ у члану 2. прописује да возачи (као чланови посаде) следећих врста друмских возила морају да користе тахограф:

- возила намењених за превоз терета, чија је највећа дозвољена маса већа од 3,5 тоне и
- возила намењених за превоз путника (аутобуси), који својом конструкцијом и опремом омогућавају превоз више од девет лица, укључујући возача.

У том смислу, прописани изузеци од коришћења и/или уградње тахографа за специфичне домене друмског превоза, односно „превозника”, подељени су у следеће две групе:

1) превозници који пружају услуге међународног и домаћег превоза и
2) превозници који обављају превоз искључиво на територији Р. Србије.
Први наведени изузеци важе где год да се обавља друмски превоз терета (робе) или путника, а други искључиво на територији Р. Србије. Дакле, ЗоРВ предвиђа следеће изузетке од коришћења и уградње (поседовања) тахографа по претходно дефинисаним областима примене.

1) у међународном и домаћем превозу:

- (1) возила чија највећа конструктивна брзина не прелази 40 km/h;
- (2) возила чији је власник/корисник војска, полиција, служба цивилне заштите и ватрогасна служба, када се превоз обавља у сврху извршавања задатака ових служби и под њиховим надзором;
- (3) возила која се користе у ванредним ситуацијама или акцијама спасавања, укључујући возила која се користе за превоз хуманитарне помоћи када се овим превозом не остварује профит;
- (4) специјална возила која се користе у медицинске сврхе, тј. возила хитне медицинске помоћи, дијагностичка возила (*као нпр. покретни мамограф, трансфузиолошки аутобус итд*);
- (5) возила која се тестирају на путу у сврху техничког развоја или одржавања и нова или ремонтована возила која нису регистрована за кретање у саобраћају¹;
- (6) теретна возила чија највећа дозвољена маса не прелази 7,5 t, која се користе за превоз терета за сопствене потребе;
- (7) возила од историјског значаја (олдтајмер)², по прописима државе у којој су регистрована, а која се не користе за јавни превоз путника или терета;
- (8) специјална возила за превоз оштећених и неисправних возила, а која се користе до 100 km од седишта, односно огранка превозника;
- (9) возила чија највећа дозвољена маса не прелази 7,5 t, која се користе за превоз материјала, опреме или механизације коју возач користи у току свог рада, и која се користе најдаље до 100 km од седишта односно огранка превозника, уколико управљање возилом није основно занимање возача;

2) у домаћем превозу (тј. искључиво на територији Р. Србије):

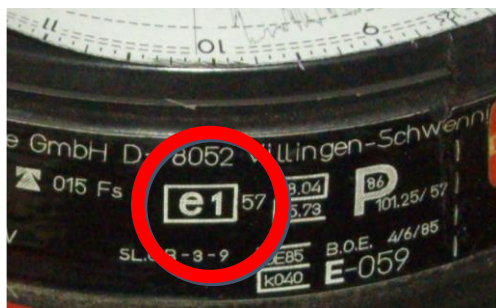
- (1) специјална возила за одржавање канализационих система, заштиту од поплава, за одржавање водоводних, гасоводних и електродистрибутивних инсталација, за сакупљање и одлагање смећа;

¹ Смисао изузимања из области примене ових возила је искључиво због необављеног првог прегледа (калибрације) дигиталног тахографа, који не може да се обави док возило не добије регистарске таблице (које уједно чине и да возило буде регистровано за кретање у саобраћају). Дакле, да би дигитални тахограф могао прописно да се користи није довољно само да буде активиран, већ мора да буде извршен и први преглед.

² Према Закону о безбедности саобраћаја на путевима члан 7. став 1. тачка 88) возило од историјског значаја (олдтајмер) је моторно возило које представља материјални споменик техничке културе, традиције и друштвеног наслеђа.

- (2) специјална возила за управљање путевима и њихово одржавање;
- (3) специјална возила за одржавање телефонско-телеграфске мреже, за радио-телевизијску дифузију, и службе за откривање радио или телевизијских предајника и/или пријемника;
- (4) специјална возила за превоз опреме циркуса и забавних паркова;
- (5) возила која се користе за прикупљање млека са сточних газдинстава и за допремање посуда за млеко или млечних производа намењених за животињску исхрану;
- (6) специјална возила за превоз новца и/или драгоцености;
- (7) специјална возила за превоз кошница;
- (8) трактори;
- (9) возила чија највећа дозвољена маса не прелази 7,5 t, која се користе код пружалаца универзалних услуга, у складу са прописима из области поштанских услуга, за испоруку поштиљака као универзалне услуге, која се користе најдаље до 100 km од седишта, односно огранка превозника, под условом да управљање возилом не представља основно занимање возача.

Тахограф у погледу конструкције и функционалности мора да задовољи захтеве из АЕТР споразума (односно да буде типски одобрен што је означено као на слици 43, као и да буде уграђен и прегледан у овлашћеној радионици). Сертификати о одобрењу типа издати у државама АЕТР споразума се међусобно признају, али превозници нису дужни да их поседују, нити су возачи обавезни да их носе са собом у возилу.



Слика 43 - Ознака типског одобрења тахографа на натписној плочици (налепници)

2.2 Прописи у погледу коришћења граничника брзине

Граничник брзине је уређај дограђен на погонски агрегат (мотор) или саставни део система за управљање погонским агрегатом који је намењен да ограничава највећу брзину кретања моторних возила.

Сва возила која су у обавези да имају уграђен граничник брзине (табела 17) морају да имају исправан, укључен и одговарајуће подешен граничник брзине, када учествују у саобраћају на путу (члан 19. ЗоРВ).

Табела 2 - Датуми прве регистрације по врстама возила која имају обавезу уградње граничника брзине

Погонски агрегат (мотор)	аутобуси			теретна возила	
	M2	M3		N2	N3
		≤10 t	>10 t		
компресионо паљење (дизел)	01.10.2001	01.10.2001	01.01.1988	01.10.2001	01.01.1988
сви остали	01.01.2005	01.01.2005		01.01.2005	
гранична брзина	100 km/h			90 km/h	

Иако су у Правилнику о граничнику брзине експлицитно наведени датуми из претходне табеле 17, у прелазним и завршним одредбама ЗоРВ, односно у члану 70. став 1. предвиђено је да први пут регистрована возила (било нова или коришћена) у Р. Србији после 1. јула 2011. године, морају да имају уграђен граничник брзине. Међутим, за возила (члан 70. став 2. ЗоРВ) у која мора да буде уграђен граничник брзине, када учествују у саобраћају на путу, а која су први пут регистрована у Р. Србији пре 1. јула 2011. године, да ће морати да се прилагоде условима из члана 19. ЗоРВ даном приступања Р. Србије ЕУ.“

Податак о највећој брзини прописаној за дату врсту возила (90 km/h или 100 km/h) налази се у уверењу о исправности тахографа и на информативној налепници. Граничник брзине може бити подешен на већу односно мању брзину од прописане. Уколико је граничник подешен на већу брзину од прописане то се сматра прекршајем.

Податак о највећој брзини код дигиталног тахографа се осим на уверењу и информативној налепници налази и на испису техничких података (види поглавље 2.4.3.4.6).

Правилником о граничнику брзине возила која су изузета од обавезе поседовања граничника брзине су:

- (1) возила чија највећа конструктивна брзина не прелази 25 km/h;
- (2) возила војске, полиције, службе цивилне заштите и ватрогасно-спасилачка возила;
- (3) возила комуналних служби;
- (4) возила јавног градског превоза (путника);
- (5) возила која се користе за научна испитивања на путу и
- (6) возила чија највећа конструктивна брзина није већа од прописане граничне вредности:
 - 90 km/h за возила врсте N2 и N3
 - 100 km/h за возила врсте M2 и M3

2.3 Врсте тахографа, начин уградње у возила, калибрација и преглед тахографа

2.3.1 Врсте аналогних тахографа у употреби у Р. Србији

Аналогни тахограф је уређај уграђен у возило који, према члану 3. Правилника о начину коришћења тахографа („Сл. гласник” Р. Србије број 90/2017 од 6.10.2017. године³), мора да омогући евидентирање најмање:

- 1) пређеног пута и брзине возила;
- 2) активности возача;
- 3) отварања кућишта у које је уметнут тахографски листић.

Аналогни тахографи, који су до сада избачени из употребе приказани су у следећој табели (табела 18).

Табела 3 - Списак одобрења типа аналогних тахографа који су у Р. Србији избачени из употребе

Национална ознака одобрења	Основни тип*	Избачен из употребе прописом	Престао да се користи
В -03-003	ЕХАКТОР 7D TH, 103T	Члан 38. Правилника о метролошким условима за надзорне уређаје („Службени лист СЦГ”, бр. 24/03)	31.12.2003.
В -03-007	QARTZ TH 7D		
В -03-002	1309	Члан 39. Правилника о метролошким условима за надзорне уређаје („Службени лист СЦГ”, бр. 24/03)	31.12.2005.
В -03-005	1310		
В -03-001	TCO-15-2;15-4;15-6;	Члан 24. Правилника о начину коришћења тахографа („Службени гласник РС”, бр. 43/11)	31.12.2012.
В -03-006	TCO-15-16;1308-06		
В -03-010	EFS 414.71		
В -03-014	EFS 414.71/N		
В -03-016	TCO-15; 1308-02		
В -03-022	1311	Члан 69. Закона о радном времену посаде возила у друмском превозу и	04.12.2015.

³ Правилник је ступио на снагу 14.10.2017, а одредбе чл. 9, 16. и 17. примењују се од 1.11.2017. године

<i>Национална ознака одобрења</i>	<i>Основни тип*</i>	<i>Избачен из употребе прописом</i>	<i>Престао да се користи</i>
В-03-004	1314	тахографима („Службени гласник РС”, бр. 96/15)	04.12.2016.

На следећим сликама 44 и 45 приказани су аналогни тахографи који су последњи избачени из употребе.



Слика 44 – Натписна плочица (налепница) аналогног тахографа националне ознаке одобрења В-03-022



Слика 45 - Натписна плочица (налепница) аналогног тахографа националне ознаке одобрења В-03-004

2.3.2 Врсте и генерације (верзије) дигиталних тахографа

Према најновијој номенклатури ЕУ, све што се до сада називало генерацијом дигиталног тахографа, сматраће се убудуће верзијом прве генерације ДТ, пошто се једино смарт тахограф сматра другом генерацијом ДТ.

Обавеза уградње прве верзије ДТ у нова, први пут регистрована возила у државама чланицама ЕУ наступила је 1. маја 2006. године, а уграђивана је чак и пре почетка прописане обавезе. Обавеза уградње која важи за државе уговорнице АЕТР споразума примењује се и на наша возила која се користе

у међународном превозу. За возила која се користе искључиво на територији Р. Србије прописана је обавеза њихове уградње у нова, први пут регистрована возила од 1. јула 2011. године (табела 19).

Табела 4 - Обавеза уградње различитих верзија прве генерације ДТ

Возило регистровано у	прва верзија	друга верзија	трећа верзија
Државама чланицама ЕУ	1. мај 2006.	1. октобар 2011.	1. октобар 2012.
Странама уговорницама АЕТР споразума*	15. јун 2010.		
Р. Србији када обавља само домаћи превоз	1. јул 2011.		

* односи се и у Р. Србији на возила којима се обавља међународни превоз

У табели 20 приказане су ознаке досадашњих верзија ДТ по произвођачима тахографа.

Табела 5 - Ознаке верзија прве генерације дигиталних тахографа

Произвођач тахографа	прва верзија	друга верзија	треће верзија
Continental Automotive GmbH	DTCO 1381 Release 1.0 - 1.3x	DTCO 1381 Release 1.4x	DTCO 1381 Release 2.x и 3.x
Stoneridge Electronics	SE5000 до Revision 7.2	SE5000 Revision 7.3	SE5000 од Revision 7.4
intellic GmbH	EFAS-3	-	EFAS-4 EFAS 4.5
Actia S.A.	L2000 Digital Tachograph SMARTACH	-	-

У наставку је, за сваког од четири произвођача ДТ, илустрован изглед различитих верзија прве генерације ДТ, разлике, локација и начин приказа верзије ДТ на натписној плочици/налепници (тј. где се налази на јединици у возилу и како изгледа).

2.3.2.1 DTCO 1381

На првој верзији јединице у возилу прве генерације ДТ у горњем левом углу могу да се налазе ознаке *Siemens VDO* или *Siemens*, а од 2007. године ознака *VDO*, али се исто тако може налазити и ознака марке возила (пошто су ДТ намењени за фабричку уградњу „брендирани“). На сликама 46-48 се може уочити промена изгледа DTCO 1381 по различитим серијама ДТ (енг. *Release*) за које је овај произвођач добио одобрење типа.

Изглед DTCO 1381, у погледу распореда и функција тастера, положаја прикључака и другог, био је исти у све три верзије прве генерације ДТ од серије R 1.0 па све до R 2.1 (слика 46), а затим је промењен на серији R 2.2x (слика 47), у погледу облика и изгледа тастера, али и престанка постојања тастера за избацивање картица (који су били јединствени за VDO). Од серије R 3.0 (слика 48) значајно је унифициран изглед и распоред тастера са свим

осталим моделима ДТ (напуштен је кружни мени са тастерима на штампачу и сада се сви тастери налазе испод екрана).

Положај прикључка за преузимање података са тахографа, означен жутом бојом на сликама 46-48, на серијама до R 2.2x је стајао водоравно испод екрана између тастера, док је од серије R 3.0 позициониран усправно између екрана и штампача.



Слика 46 - Изглед DTCO 1381 прве, друге и треће верзије ДТ од серије R 1.0-2.1



Слика 47 - Изглед DTCO 1381 треће верзије ДТ серије R 2.2x



Слика 48 - Изглед DTCO 1381 треће верзије ДТ од серије R 3.0

Изглед и локација натписне плочице (налепнице) са серијом прве генерације DTCO 1381, као и различите ознаке серија на натписној плочици (налепници) ДТ прве генерације DTCO 1381 дати су на сликама 49 и 50.



Слика 49 - Изглед и локација натписне плочице (налепнице) са серијом прве генерације DTCO 1381

прва верзија ДТ:



друга верзија ДТ:



Слика 50 - Различите ознаке серија на натписној плочици (налепници) ДТ прве генерације DTCO 1381

2.3.2.2 EFAS

На наредним фотографијама (слика 51) дат је изглед прве и треће верзије прве генерације ДТ. Интересантно је запазити да се овај модел тахографа није производио по спецификацији за другу верзију прве генерације ДТ.

прва верзија: EFAS-3 (Version 01.01)



трећа верзија: EFAS-4 (Version 02)

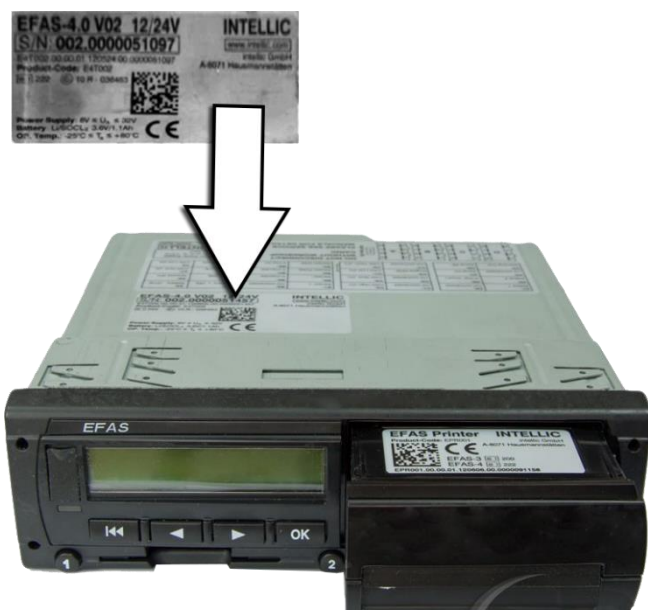


трећа верзија: EFAS 4.5 (или 4SE) (Version 03)



Слика 51 - Различите генерације (верзије) дигиталног тахографа intellic GmbH

На слици 52 дат је положај и изглед натписне плочице (налепнице) на овом моделу ДТ.



Слика 52 - Положај натписне плочице (налепнице) на првој генерацији ДТ EFAS

2.3.2.3 SE5000

Изглед и локација натписне плочице (налепнице) са серијом прве генерације ДТ SE5000 приказан је на слици 53. Затим је дат изглед свих верзија прве генерације произвођача овог модела ДТ (SE5000) са ознаком серије (енг. *Revision*) испод сваке фотографије (слика 54), а у наставку и изглед натписне плочице (налепнице) на различитим верзијама прве генерације овог ДТ на слици 55.



Слика 53 - Изглед и локација натписне плочице (налепнице) са серијом прве генерације ДТ SE5000

прва верзија:



SE5000, Rev 6 (до јуна 2009)



SE5000, Rev 7 (јун 2009. - март 2011)

друга верзија:



SE5000 Exakt, Rev 7.3 (април 2011. - март 2012)

трећа верзија:



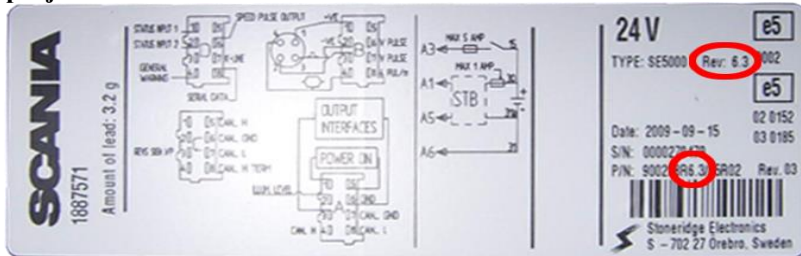
SE5000 Exakt Duo™,
Rev 7.4 (април 2012. - април 2014)



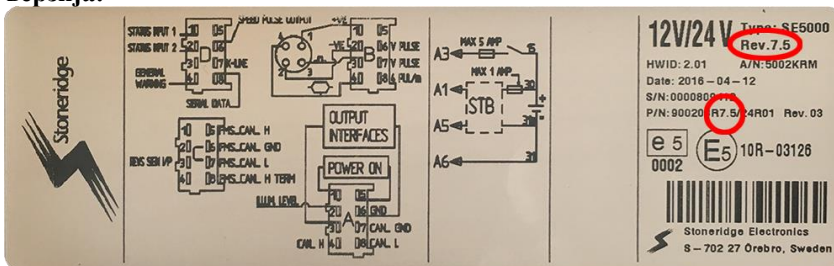
SE5000 Exakt Duo²,
Rev 7.5-7.6 (од маја 2014. године)

Слика 54 - Разлике у изгледу између верзија прве генерације ДТ SE5000

прва верзија:



трећа верзија:



Слика 55 - Изглед натписне плочице (налепнице)
на различитим верзијама прве генерације ДТ SE5000

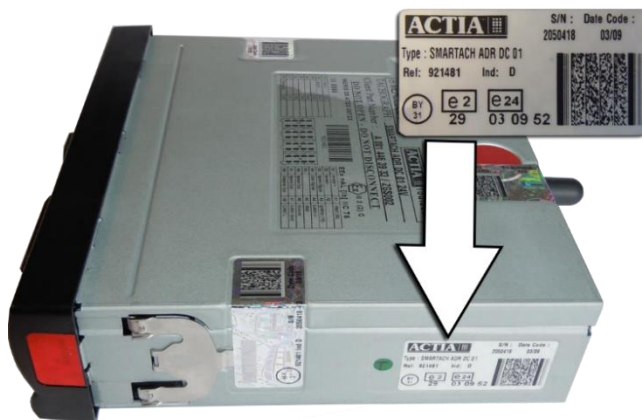
2.3.2.4 Smartach

Произвођач АСТИА производио је дигиталне тахографе *Smartach* само прве верзије, прве генерације, чији је изглед приказан на слици 56, након чега је престао да се бави овом делатношћу. На слици 57 дата је локација натписне

плочице (налепнице) код овог модела ДТ, а затим и изглед натписних плочица за стандардно - са ознаком STD (слика 58 - лево) и ADR возило - са ознаком ADR (слика 58 - десно).



Слика 56 - Изглед дигиталног тахографа Smartach



Слика 57 - Изглед и локација натписне плочице (налепнице) прве генерације ДТ Smartach

прва верзија:



Слика 58 - Прва (и једина) верзија прве генерације ДТ на натписној плочици (налепници) Smartach STD стандард (лево) и ADR (десно)

2.3.2.5 Нове јединице у возилу ДТ са одобрењем типа Заједничког истраживачког центра Европске Комисије (JRC)

Списак јединица у возилу дигиталних тахографа и сензора кретања који имају сертификат о одобрењу типа доступан је на интернет страницама Основног сертификационог тела за дигиталне тахографе Заједничког

истраживачког центра Европске Комисије⁴:

- Јединице у возилу:
https://dtc.jrc.ec.europa.eu/dtc_vehicle_units_status.php
- Остали сертификати:
https://dtc.jrc.ec.europa.eu/dtc_other_certificates.php

На наведеној интернет страници, у табели „Остали сертификати”, скраћенице у средњој колони имају следеће значење:

- VU (енг. *Vehicle Unit*) - јединица у возилу
- MS (енг. *Motion Sensor*) - сензор кретања (брзине)
- Card - тахографске картице

Од 2016. године одобрења типа JRC добила су и два турска произвођача тахографа:

- Pars Ar-Ge Ltd. за модел DTC 101, верзија 1.1, ознака одобрења типа е37-0004 од 4. 10. 2016. године (слика 59) и
- Aselsan за модел STC 8250, верзија 1, ознака одобрења типа е37-0005 од 15. 11. 2016. године (слика 60).



Слика 59 - Нови ДТ турског произвођача Pars Ar-Ge DTC 101

⁴ енг. *Digital Tachograph Root Certification Authority, Joint Research Centre*



Слика 60 - Нови ДТ турског произвођача Aselsan STC 8250

2.3.3 Уградња и преглед тахографа

Према дефиницији из ЗоРВ члан 3. став 1. тачка 19), уградња је поступак постављања тахографа у возило по спецификацији произвођача тахографа. У возилима која морају да поседују тахограф не сме да буде уграђено више од једног тахографа (према члану 13. став 1. ЗоРВ), који према захтевима АЕТР споразума мора да поседује сертификат о одобрењу типа и да буде уграђен и прегледан у овлашћеној радионици, а у погледу тачности приказивања и бележења, мора да испуњава захтеве највеће дозвољене грешке (члан 13. став 2. ЗоРВ и члан 3. став 3. односно Прилог 1. Правилника о радионицама за тахографе).

Преглед тахографа (члан 3. став 1. тачка 22) ЗоРВ) скуп је активности који обавља техничар ради провере: исправности тахографа, усклађености подешавања параметара возила и тахографа и постојања уређаја за манипулацију повезаног са тахографом. Након прегледа тахографа радионица издаје возачу / превознику Уверење о исправности тахографа (слика 61).

Обавеза је превозника и возача да изврше преглед тахографа у овлашћеној радионици за тахографе, према Правилнику о начину коришћења тахографа члан 21. став 1. тачка 1) и то **најмање једном у року од:**

- **годину дана за аналогне тахографе и**
- **две године за дигиталне тахографе.**

Међутим, дужни су и да преглед тахографа изврше раније у случају:

- 1) промене димензије погонских точкова, односно пнеуматика,
- 2) промене регистрационе ознаке возила,
- 3) уочавања (и отклањања) неисправности тахографа или
- 4) да се време на дигиталном тахографу разликује за више од 20 минута од универзалног (UTC) времена.

Република Србија
Агенција за безбедност саобраћаја

Серијски број обрасца: 333333

Назив радионице:

Адреса радионице:

Ознака жига за преглед тахографа: SRB 10/

На основу члана 31. став 4. Закона о радном времену посаде возила у друмском превозу и тахографима („Службени гласник РС”, број 96/15) радионица за тахографе издаје

УВЕРЕЊЕ / CERTIFICATE

о исправности тахографа / of tachograph calibration

Назив корисника возила:
Name of the vehicle user

Адреса корисника возила:
Address of the vehicle user

ПОДАЦИ О ВОЗИЛУ / Vehicle data

VIN:
Vehicle identification number

Регистарска ознака возила:
Vehicle registration number

Произвођач возила:
Vehicle make

Комерцијална ozn. и тип:
Commercial name and type

Коефицијент возила: w= imp/km; obr/km
Coefficient of the vehicle

Еф. обим точкова: l= mm
Tyre circumference

Димензије пнеуматика:
Tyre size

Притисак у погонским пнеуматичима: bar
Tyre pressure

Брзина на граничнику: V= km/h
Speed limitation device

ПОДАЦИ О ТАХОГРАФУ / Tachograph data

Произвођач тахографа:
Tachograph manufacturer

Тип тахографа:
Tachograph type

Серијски број:
Serial number

Константа тахографа: k= imp/km; obr/km
Constant of the tachograph

Мерни опсег: km/h
Measuring range

k= imp/km

Podaci o radionici:

Datum pregleda:

VIN:

Ser. br. tahografa:

Dim. pneumatika:

k= obr/km; imp/km

w= obr/km; imp/km

l= mm

Vset= km/h

333333

Датум прегледа тахографа:
Calibration date

Уверење важи до:
Certificate is valid until

Број картице радионице:
Workshop card number

Потпис техничара који је извршио преглед:
Signature of technician

М.П.

Podaci o radionici:

Datum pregleda:

VIN:

Ser. br. tahografa:

Dim. pneumatika:

k= obr/km; imp/km

w= obr/km; imp/km

l= mm

Vset= km/h

333333

Слика 61 - Изглед и значајни делови Уверења о исправности тахографа

Надзорни орган је овлашћен да врши контролу да се у возилу које мора да поседује и користи тахограф налази:

- натписна плочица или налепница за тахограф (за аналогни тахограф видети слику 43, а за дигиталне слике 49, 52, 53 и 57) у свим возилима

- регистрованим у државама уговорницама АЕТР споразума,
- информативна налепница у свим возилима регистрованим у државама уговорницама АЕТР споразума,
- Уверење о исправности тахографа (слика 61) само у возилима домаћих превозника.

Приликом контроле на путу надзорни орган проверава на Уверењу о исправности тахографа:

- и на информативној налепници:
 - подударање серијског броја (уоквиреног циклума бојом),
 - податке о радионици која је извршила преглед/калибрацију тахографа (уоквирене плавом бојом), тј. да ли је радионица у тренутку вршења прегледа / калибрације имала дозволу за рад, односно да ли се налази на списку радионица овлашћених од Агенције за безбедност саобраћаја,
 - да ли се међусобно слажу димензије пнеуматика (уоквирене наранџастом бојом) и да ли одговарају стварном стању на погонској осовини возила;
- податке о возилу и власнику возила (уоквирене црвеном бојом) и упоређује их са подацима из саобраћајне дозволе;
- податке о тахографу (уоквирене зеленом бојом) и пореди их са подацима на натписној плочици (налепници) тахографа.

Поред наведених „редовних” прегледа возило може да буде упућено и на контролни преглед у радионицу за тахографе, уколико припадник надзорног органа посумња да тахограф или граничник брзине и други елементи повезани са њима не раде исправно или ако у возилу постоји уређај за манипулацију, односно ако се утврди неслагање података са Уверења и/или информативне налепнице са стварним стањем на возилу или тахографу.

Дужност возача и превозника је и да се неисправност тахографа отклони у радионици за тахографе (и поново прегледа) што пре, а најкасније у року од седам дана од настанка неисправности (ЗоРВ члан 20. став 1).

У наредној табели дати су сви релевантни прекршаји одредаба ЗоРВ и подзаконских аката у вези са уградњом, прегледом и отклањањем неисправности тахографа.

НАПОМЕНА:

Превозник и возач су једнако одговорни за благовремени преглед (калибрацију) и поседовање важећег уверења о исправности тахографа, према члану 14. ст. 1. и 2. ЗоРВ, а у вези са чланом 21. став 1. Правилника о начину коришћења тахографа

Табела 6 - Прекршаји одредаба о тахографима

Врста прекршаја	Озбиљност прекршаја				ЗорВ
	МП	ОП	ВОП	НОП	
У возило није уграђен само један тахограф				Правно лице или предузетник: 80.000-200.000 RSD Одговорно лице: 10.000-30.000 RSD или рад у јавном интересу 80-240 часова	члан 54. став 1. тачка 14) члан 54. став 2.
У возило је уграђен тахограф који нема сертификат о одобрењу типа, односно није у складу са захтевима AETR споразума и ЗорВ				Правно лице или предузетник: 80.000-200.000 RSD Одговорно лице: 10.000-30.000 RSD или рад у јавном интересу 80-240 часова	члан 54. став 1. тачка 15) члан 54. став 2.
Превозници и возачи возила у које је уграђен тахограф (дигитални или аналогни) се не старају о: 1) исправности тахографа 2) прописном коришћењу тахографа 3) прописном коришћењу картица возача 4) прописном коришћењу тахографских листића				Правно лице или предузетник: 80.000-200.000 RSD Одговорно лице: 10.000-30.000 RSD или рад у јавном интересу 80-240 часова	члан 54. став 1. тачка 16) члан 54. став 2.
				Физичко лице: 30.000-100.000 RSD или рад у јавном интересу најмање 240 h +2 казнена поена	члан 58. став 1. тачка 5) члан 58. став 2.
Неисправан тахограф у возилу које се користи није оправљен у радионици за тахографе				Правно лице или предузетник: 80.000-200.000 RSD Одговорно лице: 10.000-30.000 RSD или рад у јавном интересу 80-240 часова	члан 54. став 1. тачка 27) члан 54. став 2.
Неисправан тахограф у возилу које се користи није оправљен у року од седам дана од дана настанка неисправности тахографа		Правно лице или предузетник: 40.000 RSD Одговорно лице: 8.000 RSD			члан 56. став 1. тачка 22) члан 56. став 2.
МП - мањи прекршај; ОП - озбиљан прекршај; ВОП - веома озбиљан прекршај; НОП - изузетно озбиљан прекршај					

2.4 Упознавање са коришћењем и радом аналогних и дигиталних тахографа

Прописно коришћење тахографа подразумева обавезу возача, односно чланова вишечлане посаде, да преко преклопника или тастера врше адекватан избор и правовремену промену активности на тахографу (Табела 22) у складу са прописима.

Табела 7 - Активности возача које региструје тахограф

Активност	Симбол на аналогном тахографу	Симбол на дигиталном тахографу
Управљање возилом (вожња)		
Остали послови		
Расположивост		
Одмор		

2.4.1 Обавезе превозника у погледу коришћења тахографа и чувања података

Превозник је дужан да чува тахографске листиће и ручне уносе, односно исписе са дигиталног тахографа по хронолошком реду и у читљивом облику годину дана након датума њиховог коришћења. Осим тога, превозник је дужан да правовремено преузима податке са дигиталног тахографа и картица возача, али и да их чува такође годину дана од датума њиховог евидентирања. Периодичност преузимања је прописана Правилником о начину коришћења тахографа (члан 19. став 2), и то најмање једном у периоду од:

- 1) **90 дана** за податке са ДТ и
- 2) **28 дана** за податке са картице возача.

Табела 8 - Прекршаји у погледу преузимања и чувања тахографских листића, исписа и података и давање на увид надзорном органу

Врста прекршаја	Озбиљност прекршаја			ЗорВ
	МП	ОП	ВОП	
Превозник не чува тахографске листиће и исписе по хронолошком реду и у читљивом облику годину дана након датума њиховог коришћења				Правно лице или предузетник: 80.000-200.000 RSD Одговорно лице: 10.000-30.000 RSD или рад у јавном интересу 80-240 часова члан 54. став 1. тачка 19) члан 54. став 2.
Уколико превозник не пружи на увид тахографске листиће и исписе на захтев надлежног органа				Правно лице или предузетник: 80.000-200.000 RSD Одговорно лице: 10.000-30.000 RSD или рад у јавном интересу 80-240 часова члан 54. став 1. тачка 19) члан 54. став 2.
Превозник чија су возила опремљена дигиталним тахографом не преузима податке са дигиталног тахографа или картице возача на рачунар или на друго самостално средство за чување података у прописаним роковима				Правно лице или предузетник: 80.000-200.000 RSD Одговорно лице: 10.000-30.000 RSD или рад у јавном интересу 80-240 часова члан 54. став 1. тачка 20) члан 54. став 2.
Преузети подаци са дигиталног тахографа или картице возача нису приступачни				Правно лице или предузетник: 80.000-200.000 RSD Одговорно лице: 10.000-30.000 RSD или рад у јавном интересу 80-240 часова члан 54. став 1. тачка 20) члан 54. став 2.
Превозник не чува преузете податке са ДТ или картице возача годину дана након евидентирања				Правно лице или предузетник: 80.000-200.000 RSD Одговорно лице: 10.000-30.000 RSD или рад у јавном интересу 80-240 часова члан 54. став 1. тачка 21) члан 54. став 2.
Уколико превозник не пружи на увид преузете податке са ДТ и картице возача на захтев надлежног органа				Правно лице или предузетник: 80.000-200.000 RSD Одговорно лице: 10.000-30.000 RSD или рад у јавном интересу 80-240 часова члан 54. став 1. тачка 21) члан 54. став 2.
Превозник не чува годину дана записнике и друге релевантне податке добијене од надзорних органа у вези са обављеним надзором у просторијама превозника и на путу	Правно лице или предузетник: 20.000 RSD Одговорно лице: 5.000 RSD			члан 57. став 1. тачка 13) члан 57. став 2.

МП - мањи прекршај; ОП - озбиљан прекршај; ВОП - веома озбиљан прекршај; ИОП - изузетно озбиљан прекршај

Приликом преузимања података на рачунар или на другу спољну меморију, односно самостално средство за чување података, превозник је дужан да води рачуна да се подаци не изгубе и да му буду увек доступни да може да их дâ на увид на захтев надлежног надзорног органа.

На захтев надлежног надзорног органа, превозник је дужан да пружи на увид тахографске листиће, исписе и податке са ДТ, односно картице возача, односно да му их привремено уступи ради вршења надзора у просторијама надзорног органа. У погледу чувања и преузимања података не постоји одговорност возача, већ само правног лица (превозника) и одговорног лица у правном лицу.

2.4.2 Карактеристике и коришћење аналогног тахографа

Правилно убацивање одговарајућег тахографског листића на почетку дневног времена управљања подразумева обавезу возача да обезбеди да се подударе показивање часовника (сата) и запис времена (временска скала) на тахографском листићу. Време на тахографу треба да се поклапа са званичним временом државе регистрације возила, са изузетком дневног времена управљања током дана када се мења време на часовнику (односно када се

прелази на летње или зимско рачунање времена).

Кућиште аналогног тахографа, у коме су смештени тахографски листићи и механизам за подешавање сата (слика 62 - лево), обезбеђују се закључавањем браве по убацивању тахографских листића.

Ако се у возилу у које је уграђен аналогни тахограф налази вишечлана посада, тј. два возача (возач 1 и возач 2), тахограф мора да има могућност евидентирања података на два одвојена листића, тако да возач 1 који управља возилом убацује свој тахографски листић на место предвиђено за возача 1, док други возач (који није сувозач по дефиницији ЗоРВ, али у том тренутку не управља возилом) убацује свој тахографски листић на место предвиђено за возача 2 (Слика 62 - десно).

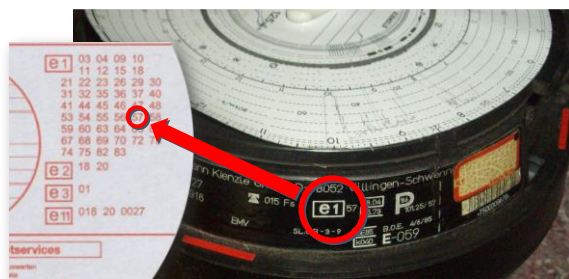


Слика 62 - Правилно убацивање тахографских листића у аналогни тахограф

У возилу у које је уграђен аналогни тахограф који има могућност евидентирања података за једног возача не сме да се налази вишечлана посада, односно такав тахограф и тахографски листић дозвољено је да користи само један возач.

Одговарајући тахографски листић је листић на коме се налази:

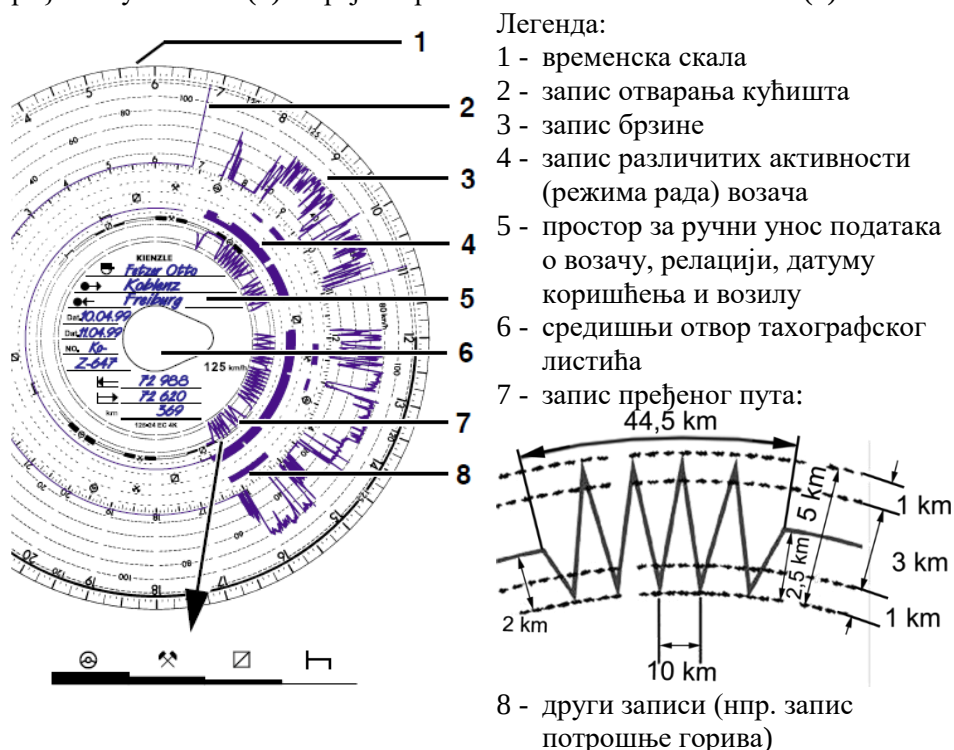
- 1) име, адреса или пословно име произвођача тахографског листића;
- 2) ознака одобрења типа тахографског листића („е” ознака и цифре у наставку);
- 3) ознака тип(ов)а тахографа („е” ознака и цифре у наставку) у којима тахографски листић може да се користи (слика 63);
- 4) горња граница мерног опсега брзине возила [km/h].



Слика 63 - е-ознака тахографа на натписној плочици или налепници и на одговарајућем тахографском листићу

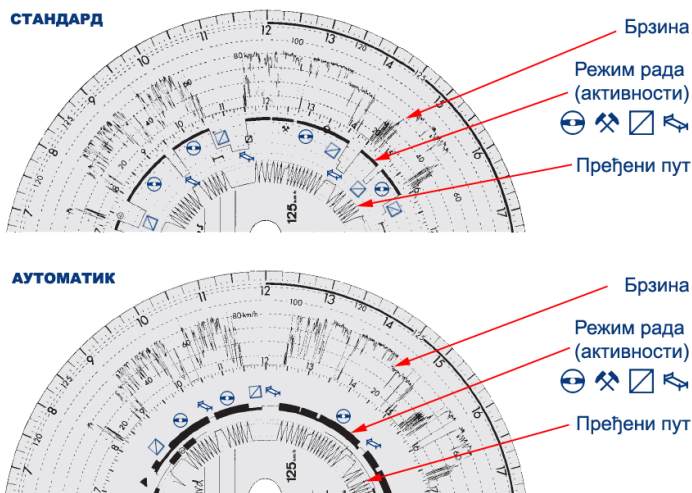
2.4.2.1 Записи на тахографском листићу

На предњој страни тахографског листића се, поред обавезног ручног уноса података који служе за идентификацију возача, возила и времена (датума) коришћења тахографског листића, евидентирају (слика 64): брзина (3) и пређени пут возила (7) и трајање различитих активности возача (4).



Слика 64 - Записи, ручни уноси и делови тахографског листића

На слици 65 приказана су два начина записа активности возача: **стандард** (чији писач бележи активности у различитим зонама листића и где је само управљање возилом подељано) и **аутоматик** (чији писач бележи активности концентрично, на истој удаљености од средине листића, линијама различите дебљине и то: најтањом одмор, затим следећом по дебљини расположивост, потом остале послове и најдебљом управљање возилом).

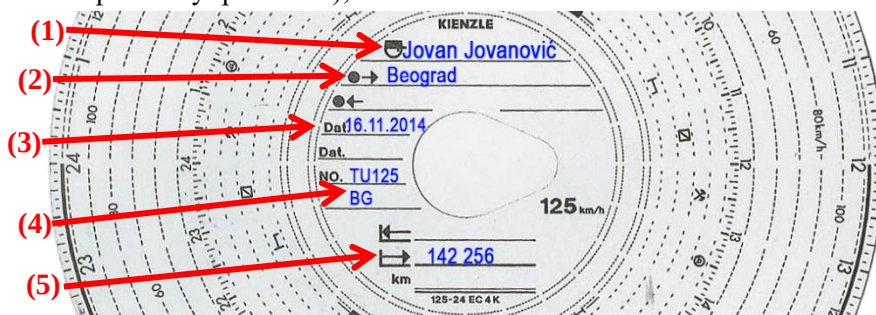


Слика 65 - Начини евидентирања активности возача на тахографском листићу

2.4.2.2 Попуњавање тахографског листића

Ако возач започне и заврши дневно време управљања на једном возилу у које је уграђен аналогни тахограф, дужан је да на предњој страни тахографског листића:

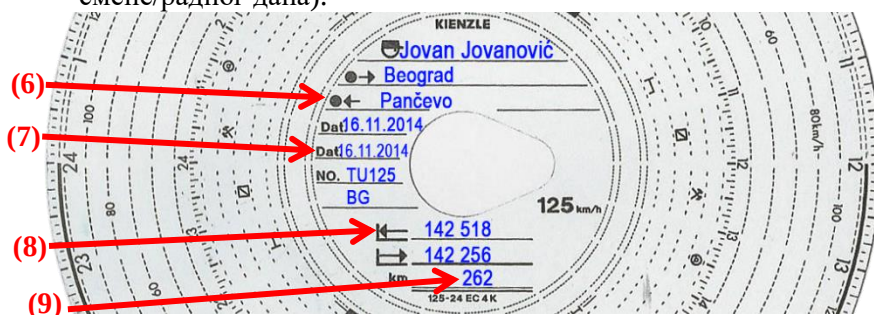
1. на почетку дневног времена управљања (смене/радног дана) унесе (слика 66):
 - презиме и име возача (1),
 - место (2) и датум (3) почетка коришћења листића,
 - регистарску ознаку возила (4),
 - почетну километражу (стање на одометру на почетку дневног времена управљања);



Слика 66 - Унос података на почетку смене/радног дана на возилу са аналогним тахографом

2. по завршетку дневног времена управљања (смене/радног дана) закључи (слика 67):
 - место (6) и датум (7) завршетка коришћења листића,
 - завршну километражу (8) (стање на одометру на крају смене/радног дана),

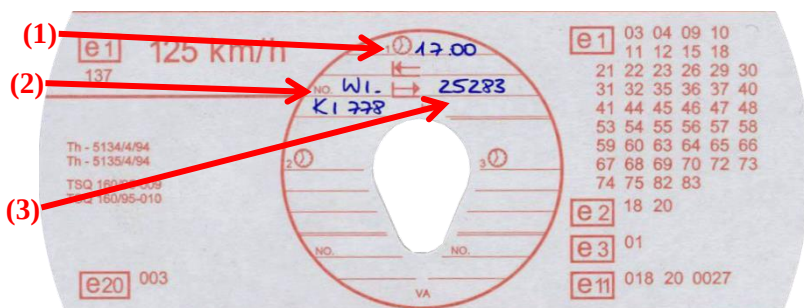
- пређени пут (9) (разлику стања на одометру на крају и на почетку смене/радног дана).



Слика 67 - Унос података по завршетку смене/радног дана на возилу са аналогним тахографом

Ако возач започне и заврши дневно време управљања на више од једног возила у које су уграђени аналогни тахографи, на исти тахографски листић, под условом да се ради о одговарајућем тахографском листићу датом тахографу (са одговарајућом „е” ознаком и поклапањем опсега брзине тахографа и опсега брзине на листићу), дужан је да унесе:

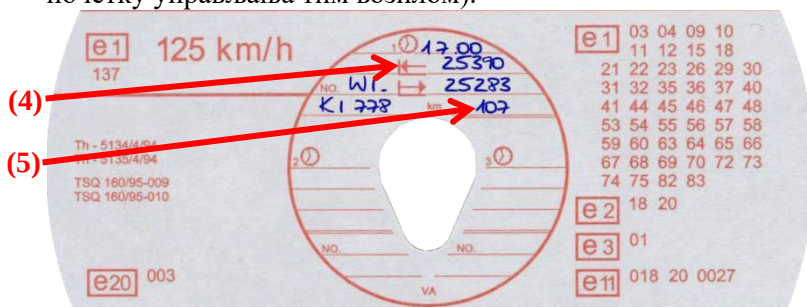
- на почетку дневног времена управљања, на предњој страни тахографског листића:
 - презиме и име возача,
 - датум и место почетка коришћења листића,
 - регистарску ознаку возила,
 - почетно стање километраже (на одометру);
- по завршетку управљања првим возилом, на предњој страни тахографског листића:
 - завршно стање километраже (на одометру),
 - пређени пут (разлика стања на одометру по завршетку управљања првим возилом и на почетку дневног времена управљања);
- на почетку управљања сваким наредним возилом, на полеђини тахографског листића (слика 68):
 - време почетка управљања возилом (1),
 - регистарску ознаку возила (2),
 - почетно стање километраже (на одометру) (3);



Слика 68 - Унос података пре почетка рада на другом и сваком наредном возилу са аналогним тахографом на полеђини листића

4. по завршетку управљања сваким наредним возилом на полеђини тахографског листића (слика 69):

- завршно стање километраже (4) (на одометру),
- пређени пут (5) (разлику стања на одометру по завршетку и на почетку управљања тим возилом).



Слика 69 - Унос података по завршетку рада на другом и сваком наредном возилу са аналогним тахографом на полеђини листића

Пошто на полеђини тахографског листића постоје три позиције за промену возила, то значи да возач може користити исти тахографски листић у највише 4 возила (1 на предњој страни и 3 на полеђини тахографског листића).

5. на крају дневног времена управљања возилом (радног дана/смене) возач мора да закључи и на предњој страни тахографског листића место и датум његовог завршетка.

2.4.2.3 Ручни уноси на полеђини тахографског листића

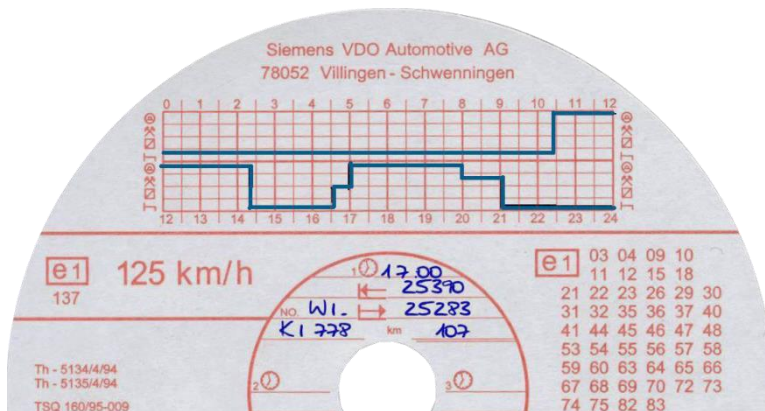
Простор предвиђен за ручни унос активности налази се на полеђини тахографског листића (најчешће у горњем делу тахографског листића као на слици 70, у зависности од распореда који је изабрао његов произвођач).

Када је удаљен од возила и због тога није у стању да користи аналогни тахограф уграђен у возило, возач је дужан да правовремено уписује све остале активности осим управљања возилом у за то предвиђеном простору на полеђини тахографског листића, читко и без прљања листића. У том случају, надзорни орган приликом надзора на путу не сме да захтева од возача потврду о активностима.

Уколико наступи или траје неисправност тахографа услед које не може адекватно да бележи активности возача уз помоћ преклопника или тастера,

возач је дужан да правовремено уписује све активности, укључујући и управљање возилом (као на слици 70), у за то предвиђеном простору на полеђини тахографског листића, такође читко и без прљања листића, све до отклањања предметне неисправности.

Са друге стране, ако возач започиње са коришћењем дневног или недељног одмора и постоји ризик да током трајања овог одмора тахографски листић буде у аналогном тахографу дуже од 24 часа, да не би прекидао време одмора (што би се могло сматрати осталим радним временом), вађење листића може да изврши пре истека 24 часа, односно на завршетку радног дана (смене).



Слика 70 - Ручни унос активности у случају неисправности тахографа на полеђини тахографског листића

Међутим, ако је у возило уграђен тахограф за који је потребно да се користи тахографски листић са могућношћу записивања броја обртаја на полеђини, тада се на посебан тахографски листић, који има простор за ручни унос, након попуњавања свих података, на полеђини, у за то предвиђеној рубрици, уписују активности возача, и такав помоћни листић везује се са тахографским листићем који се прописно користи у датом возилу.

Правилником о начину коришћења тахографа, на полеђини тахографског листића је предвиђено уписивање још неких значајних назнака за надзорне органе.

Предвиђено је (чланом 7. став 2. Правилника о начину коришћења тахографа) да возач током пробне вожње по извршеном прегледу аналогног тахографа у возилу може да управља возилом са листићем који је коришћен током прегледа тахографа. На полеђини оваквог тахографског листића, који се користи у току прегледа тахографа, треба да се упише „ПРЕГЛЕД ТАХОГРАФА”, а на предњој страни сви предвиђени подаци, осим имена и презимена возача (члан 10. став 2. Правилника о начину коришћења тахографа). Овај тахографски листић остаје у евиденцији радионице за тахографе наредне две године. Дакле, возач је у том случају овлашћен да извади тахографски листић са којим је започео дневно време управљања возилом (радни дан / смену) као и да га накнадно врати после прегледа и пробне вожње. У том случају, недостајаће пређени пут који је евидентиран на тахографском листићу који је коришћен током прегледа тахографа.

Према члану 16. ЗоРВ, активности возача, када управља возилом које не спада у област примене прописа, а у које је уграђен аналогни тахограф (рецимо због највеће дозвољене масе возила са приколицом и сл.), којим се евидентира радно време посаде возила у друмском превозу и тахографима, бележе се на тахографском листићу на чијој полеђини је пре отпочињања превоза, назначено „ВАН ОБЛАСТИ ПРИМЕНЕ”.

Такође, возач у јавном линијском градском и приградском превозу путника, односно у међумесном линијском превозу путника на линијама дужине до 50 km, који се обавља у целини на територији Р. Србије, дужан је да користи тахографски листић, на чијој полеђини је назначио „ЛИНИЈСКИ” на почетку његовог коришћења. Међутим, када након обављања јавног линијског градског и приградског превоза путника, односно међумесног линијског превоза путника на линијама дужине до 50 km, који се обавља у целини на територији Р. Србије, возач започиње истим возилом обављање јавног линијског међумесног или међународног линијског превоза путника на линијама дужине преко 50 km, односно ванлинијског превоза путника, возач је дужан да замени тахографски листић у тренутку започињања овог превоза. Ако возач возила у које је уграђен аналогни тахограф, након обављања јавног линијског међумесног или међународног линијског превоза путника на линијама дужине преко 50 km, односно ванлинијског превоза путника, започиње истим возилом обављање јавног линијског градског и приградског превоза путника, односно међумесног линијског превоза путника на линијама дужине до 50 km, који се обавља у целини на територији Р. Србије, дужан је да замени тахографски листић на чијој полеђини назначава „ЛИНИЈСКИ” у тренутку отпочињања оваквог превоза.

Наведене тахографске листиће на чијој полеђини је назначено „ЛИНИЈСКИ” возач приликом обављања међународног превоза може да замени Потврдом о активностима возача у којој је попуњено поље „17. управљао возилом које је изузето из области примене Уредбе (ЕЗ) 561/2006 или АЕТР споразума”.

Табела 9 - Прекршаји у погледу коришћења аналогних тахографа

Врста прекршаја	Обзбиљност прекршаја				ЗоРВ
	МП	ОП	ВОП	ИОП	
Возач не уписује прописане податке на полеђини тахографског листића, на полеђини термалног папира за испис или на одговарајућим листићима који се прилаже уз тахографски листић, или не бележи правовремено сва времена, односно активности које тахограф више не евидентира или не штампа на исправан начин (Случај када је тахограф неисправан)			Правно лице: 80.000 RSD Предузетник: 50.000 RSD Одговорно лице: 10.000 RSD		члан 55. став 1. тачка 22) члан 55. став 3. члан 55. став 2.
				Физичко лице: 30.000-100.000 RSD или рад у јавном интересу најмање 240 h +2 казнена поена	члан 58. став 1. тачка 23) члан 58. став 2.
		Правно лице или предузетник: 40.000 RSD Одговорно лице: 8.000 RSD			члан 56. став 1. тачка 19) члан 56. став 2.
Возач, у возилу у које је уграђен аналогни тахограф, нема довољан број тахографских листића, односно нема одговарајуће тахографске листиће који имају одобрење типа за коришћење у		Физичко лице: 10.000 RSD			члан 60. став 1. тачка 13)
		Правно лице или предузетник: 40.000 RSD Одговорно лице: 8.000 RSD			члан 56. став 1. тачка 20) члан 56. став 2.
		Физичко лице: 10.000 RSD			члан 60. став 1. тачка 17)
Време на аналогном тахографу возила се не подудара са званичним временом државе у којој је регистровано возило					

МП - мањи прекршај; ОП - озбиљан прекршај; ВОП - веома озбиљан прекршај; ИОП - изузетно озбиљан прекршај

2.4.3 Карактеристике и коришћење дигиталног тахографа

Дигитални тахограф (ДТ) је уређај који служи за евидентирање, меморисање, приказ и испис података о превозу, раду возила и временима управљања и

одмора возача. Систем дигиталног тахографа поред самог уређаја у возилу обухвата и каблове, сензор брзине, независни сензор кретања (у зависности од верзије прве генерације ДТ), електронске носаче података (тахографске картице: возача, превозника, надзорног органа и радионице), два читача картица, штампач, екран (дисплеј), друге показне (индикаторске) уређаје и спољне уређаје за преузимање података из меморије уређаја.

У погледу праћења, поређења и контроле возача и вишечланих посада, евидентирају се пређени пут возила (километража), брзине и прекорачења граничне брзине (подешене на граничнику брзине) за дату категорију возила у који је ДТ уграђен и активности возача (режими рада).

Возач је дужан да, приликом отпочињања са радом на возилу убади своју картицу возача у одговарајући читач ДТ и да је држи у тахографу током свог боравка у возилу или у његовом непосредном окружењу. Ово се односи на возача 1, који управља возилом, али и на возача 2. Убацавање тахографске картице се врши са чипом на горе и унапред ка читачу тахографа (слика 71).

НАПОМЕНА:

Управљање возилом без картице возача дозвољено је искључиво у случају:

- 1) губитка односно нестанка картице возача или
- 2) неисправности односно оштећења картице возача



Слика 71 - Убацавање тахографске картице у читач 1 ДТ

Сви штампани исписи са ДТ и картица возача и све временске одреднице на њима везују се за универзално време (UTC). На екрану ДТ може да се изабере показивање локалног или UTC времена, а које се распознаје преко симбола (пиктограма) иза времена. Ова опција постоји и на исписима, али је приликом штампе тада јасно истакнута напомена (приказана на слици 72).



Локално време



Универзално време (УТЦ)

Слика 72 - Изглед екрана ДТ са локалним и универзалним временом

На сликама 73 и 74 дат је изглед са најважнијим компонентама и функцијама најзаступљенијих ДТ на нашем тржишту DTSC0 1381 и SE5000.

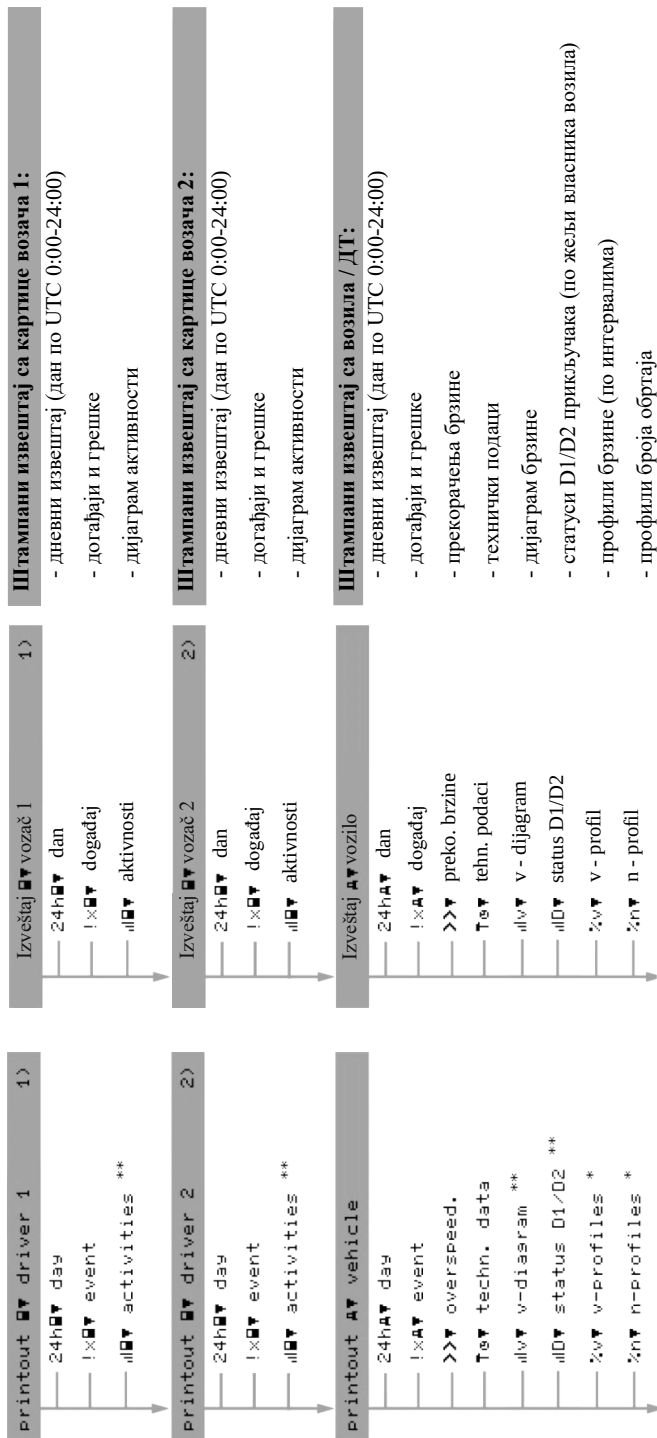


Слика 73 - Компоненте и функције DTCO 1381

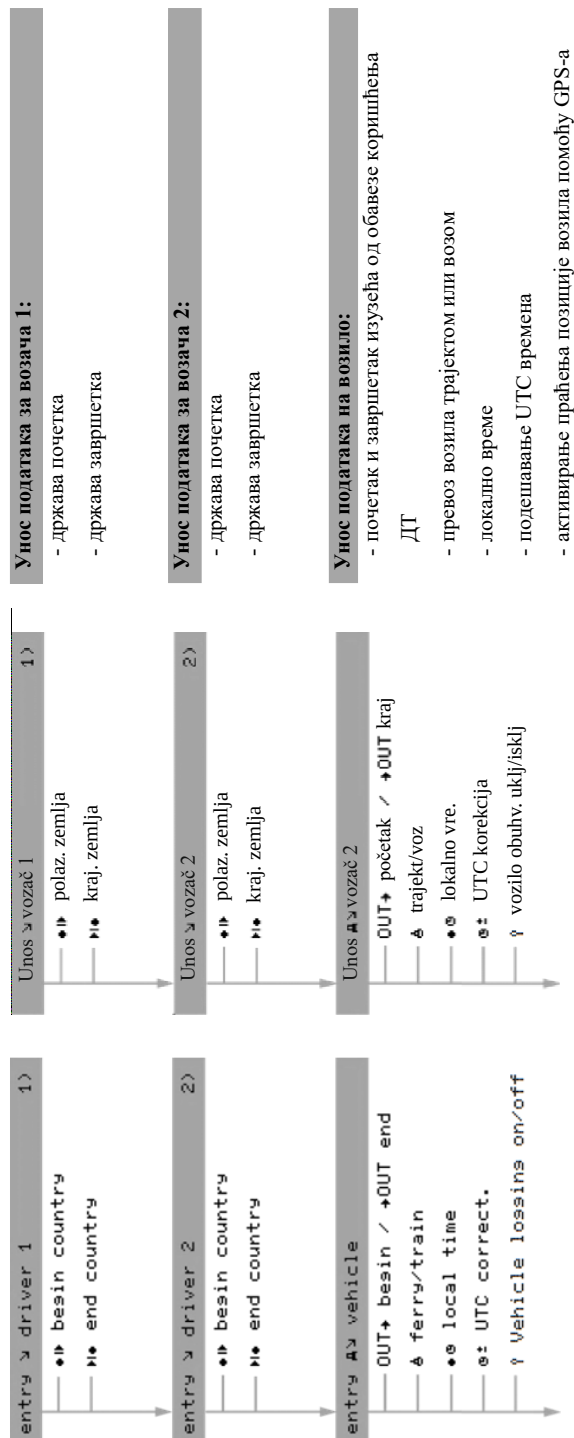


Слика 74 - Компоненте и функције SE5000

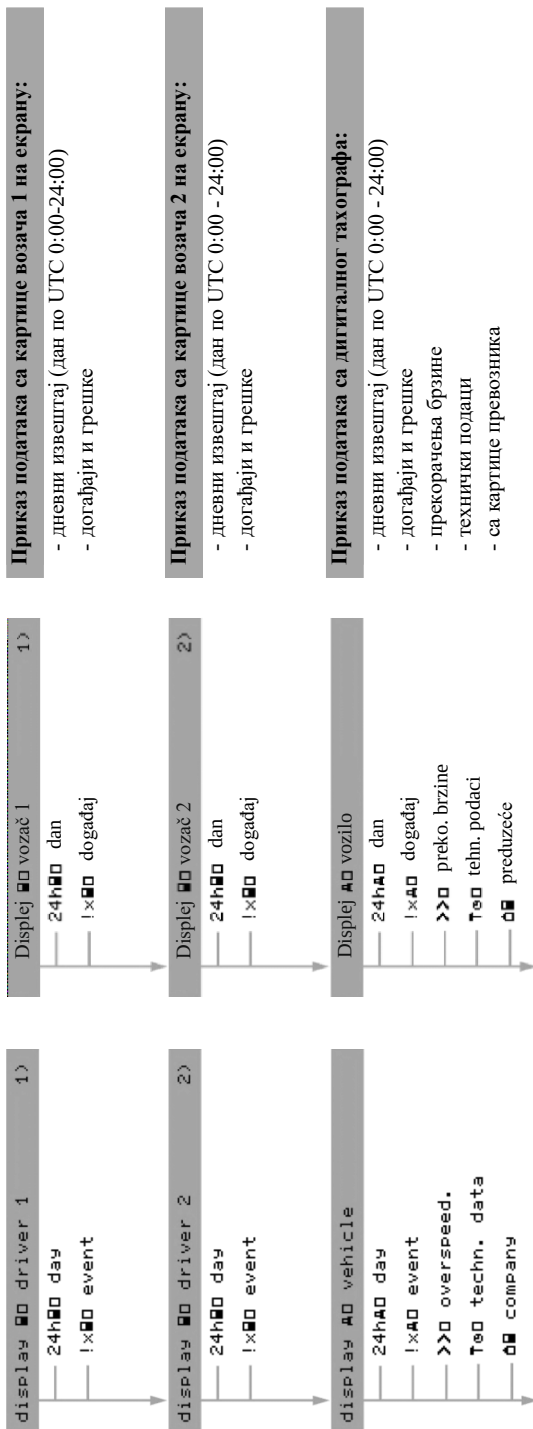
На наредној слици 75 приказан је мени на енглеском и српском језику последње верзије ДТ DTCO 1381.



Слика 75 - Мени на енглеском и српском језику DTCSO 1381



Слика 75 - Мени на енглеском и српском језику DTG 1381 (наставак)



Приказ података са картице возача 1 на екрану:

- дневни извештај (дан по UTC 0:00-24:00)
- догађаји и грешке

Приказ података са картице возача 2 на екрану:

- дневни извештај (дан по UTC 0:00 - 24:00)
- догађаји и грешке

Приказ података са дигиталног тахографа:

- дневни извештај (дан по UTC 0:00 - 24:00)
- догађаји и грешке
- прекорачења брзине
- технички подаци
- са картице превозника

Слика 75 - Мени на енглеском и српском језику DTSC 1381 (наставак)

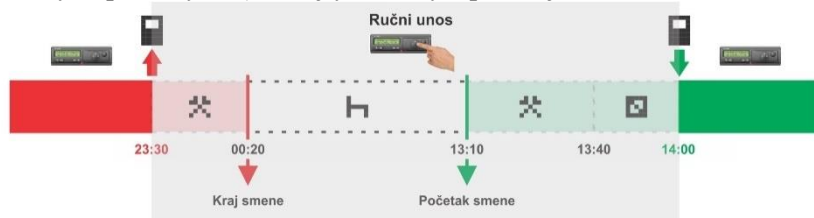
2.4.3.1 Коришћење дигиталних тахографа

Приликом почетка дневног времена управљања (смене/радног дана) на возилу у које је уграђен ДТ, пре било које активности возач је у обавези да уметне своју картицу возача и да ручно унесе све релевантне активности од претходног вађења картице до тренутног уметања, као и државу у којој отпочиње дневно време управљања.

Ако у возилу у које је уграђен ДТ, услед напуштања и удаљености од возила, возач није у стању да користи тахограф, активности возача, осим управљања возилом уносе се ручно на полеђини термалног папира за испис, како би овај по повратку у возило извршио ручни унос активности на картицу возача коришћењем апликације за ручни унос дигиталног тахографа (по убацивању картице у ДТ). Овај унос илустрован је на слици 76.

НАПОМЕНА:

Возач је дужан на почетку, односно на крају дневног времена управљања возилом са ДТ да унесе државу почетка, односно завршетка без обзира да ли напушта возило или не (тј. ако проводи дневни или скраћени недељни одмор у возилу)



Digital tachograph thermal paper RTS				Made in EU		Approved thermal paper		e1 197								
Name:	Card No.:	Date:	Signature:	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
				12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
				e1 84 200 e2 25 30 29 e5 0002												

Слика 76 - Илустрација ручног уноса на полеђини термалног папира за испис

Када је ДТ неисправан, односно не може да се користи, возач је дужан да на полеђини термалног папира за испис бележи све податке о активностима возача које тахограф више не евидентира или не штампа на исправан начин и да упише податке из којих се утврђује његов идентитет (име и презиме и број возачке дозволе или број картице возача) и потписује се (слика 77).

Презиме и име возача	Mustermann Heinz
Број картице возача (или возачке дозволе)	F 112345678901234 5 6
Регистарска ознака возила	A No. VS-VM 612
Место поласка	VS-Villingen
Место доласка (одредиште)	München
Завршна километража са одометра	+ km 92 978
Почетна километража са одометра	km + 92 610
Пређени пут	km 368
Датум	Dat. 12.10.2008
Потпис	Mustermann Heinz (Signature)

Ручни унос активности

Слика 77 - Подаци који се уносе на полеђину термалног папира за испис у случају неисправности тахографа

Поменута су једина два могућа случаја када је возач овлашћен да управља без сопствене картице возача и то у случају: нестанка, крађе или губитка картице и у случају неисправности или оштећења картице. У првом поменутом случају возач је дужан да:

1. што пре (по могућству пре него што настави са управљањем возилом) пријави нестанак (крађу или губитак) своје картице у локалној станици полиције и о томе добије записник;
2. по повратку у државу пребивалишта, а најкасније у року од 7 дана (календарских) од нестанка пријави нестанак картице возача надлежној институцији која му је картицу издала (Агенцији за

безбедност саобраћаја), где подноси захтев за издавање дупликата или нове картице возача.

У другом случају (неисправност или оштећење картице), чим уочи поменути догађај, возач је дужан да:

1. престане да користи оштећену или неисправну картицу;
2. најкасније у року од 7 дана, у својој држави пребивалишта, пријави неисправност или оштећење картице возача надлежној институцији која му је издала картицу и преда неисправну или оштећену картицу. Затим подноси захтев за издавање дупликата или нове картице возача.

Возач једино у претходно поменути случајевима сме да управља возилом са уграђеним ДТ без картице возача, а **највише током 15 дана** од нестанка или почетка неисправности картице. У том случају, возач:

1. пре почетка дневног времена управљања возилом или приликом почетка управљања новим возилом штампа дневни испис са дигиталног тахографа (да се види почетак);
2. у току дневног времена управљања адекватно користи тастере активности за ДТ;
3. по завршетку дневног времена управљања, односно пре напуштања возила штампа дневни испис са ДТ (да се види завршетак);
4. на сваком испису ручно уписује своје име и презиме, број возачке дозволе (картице возача или другог документа) и потписује их.

2.4.3.2 Тахографске картице

У систему дигиталних тахографа постоје четири врсте тахографских картица:

1. картица возача
2. картица надзорног органа
3. картица превозника и
4. картица радионице.

Тахографске картице су пластичне, са микроконтролером (чипом), величине кредитне картице или личне карте и препознатљивих су боја. Свака картица на предњој страни има јединствени број и носи ознаку државе (Табела 25) и назив надлежног државног органа који је издаје. На полеђини картице се налази опис поља на предњој страни тахографске картице

Јединствени број картице се састоји од 16 карактера за идентификацију.

Петнаести карактер у броју се увећава сваки пут када се тахографска картица замени, а шеснаести се увећава сваки пут када се тахографска картица обнови.

Табела 10 - Ознаке држава на тахографским картицама

A	Аустрија	FIN	Финска	NL	Холандија
B	Белгија	GR	Грчка	P	Португалија
BG	Бугарска	H	Мађарска	PL	Пољска
CY	Кипар	HR	Хрватска	RO	Румунија
CZ	Чешка Република	I	Италија	S	Шведска

D	Немачка	IRL	Ирска	SK	Словачка
DK	Данска	L	Луксембург	SLO	Словенија
E	Шпанија	LT	Литванија	SRB	Србија
EST	Естонија	LV	Летонија	UK	Уједињено
F	Француска	M	Малта		Краљевство

Картица возача (Слика 78 - лево) је у основи беле боје и важи **5 година**, а **картица надзорног органа** (слика 78 - десно) плаве боје и важи **2 године**. **Картица превозника** (слика 79 - лево) је жуте боје и важи **5 година**, док је **картица радионице** (слика 79 - десно) црвене боје и важи **годину дана**



Слика 78 - Изглед картице возача и картице надзорног органа



Слика 79 - Изглед картице превозника и картице радионице

Возач не сме да има више од једне сопствене картице возача. Возилом које је опремљено ДТ не сме да управља возач са неважећом картицом (било да јој рок важења још није наступио или јој је већ истекао). Возачу ће бити одузета или поништена картица возача, која није његова лична картица тј. ако користи туђу или је картица фалсификована или издата на бази нетачних или лажних изјава.

Картица надзорног органа омогућава приступ свим подацима о коришћењу дигиталног тахографа и са картице возача. Картица је личног карактера и издаје се на име адекватно обученог припадника надзорног органа надлежних за надзор поштовања прописа о времену управљања возилом и одмора возача.

Картица превозника се издаје предузећу које је власник возила у који је уграђен ДТ, у држави у којој се налази седиште предузећа. Користи се за преузимање података са тахографа и картице возача и на рачунар предузећа. Картица превозника му омогућава да „закључа“ податке које је ДТ забележио и да тако спречи неовлашћен приступ подацима.

Картица радионице омогућава контролу, подешавање, оправку, преглед

(калибрацију) и преузимање резервне копије података у случају неисправности ДТ и користи се за све активности током тих радњи. Картица радионице омогућава радионици измену података и у хардверу тахографа, при чему у ДТ остају меморисани подаци о свим изменама током рада у радионици. Међутим, подаци који су већ меморисани на ДТ не могу се мењати чак ни коришћењем ове картице.

2.4.3.3 Пиктограми – симболи који се користе на ДТ

Пиктограми (слика 80) су симболи који треба да поједноставе коришћење ДТ и пружи недвосмислену информацију. Међутим, пиктограм може имати више значења, у зависности од позиције на екрану или испису (штампаном извештају са ДТ) и контекста. На пример, пиктограм  може да представља возача, активност управљања возилом или време управљања возилом. Комбинацијом два или више пиктограма (слика 81) задају се команде, добијају информације, упозорења и извештаји неопходни за рад са ДТ.

АКТЕР (ЛИЦЕ)		РЕЖИМ РАДА		ТАХОГРАФСКЕ КАРТИЦЕ	
	Возач		Управљање возилом		Картица возача
	Надзорни орган		Контрола		Картица надзорних органа
	Превозник		Припрема		Картица превозника
	Радионица за тахографе		Калибрација / преглед		Картица радионице
	Произвођач тахографа		Активација		Није уметнута картица / без картице у ДТ
АКТИВНОСТИ (ВРЕМЕНА)					
	Време управљања возилом		Остало радно време (остали послови)		Време управљања вишечлане посаде
	Време расположивости				(недељно) Време управљања у току недеље
	Време одмора				Време управљања у две узастопне недеље
	Пауза (прекид управљања на екрану)				Дневно
	Време почетка смене (радног дана)				Недељно
	Време завршетка смене (радног дана)				Двонедељно (током две узастопне недеље)
					Непозната активност
ДЕЛОВИ И ФУНКЦИЈЕ			ШТАМПАНИ ИСПИС		
	Тахографска картица		Возило / Тахограф		Дневни извештај са картице
	Читач картице возача 1		Читач картице возача 2		Дневни извештај са возила / тахографа
	Час / Време				Технички подаци
	Сензор кретања / давач импулса				Догађаји и грешке на картици
	Штампач / Штампане				Догађаји и грешке са возила / тахографа
	Екран (дисплеј) / Приказ на екрану				Прекорачења брзине
	Унос	ПРИКАЗ НА ЕКРАНУ (ДИСПЛЕЈУ)			
	Спољна (екстерна) меморија				Дневни извештај са картице
	Димензија пнеуматика				Дневни извештај са возила / тахографа
	Електрично напајање				Технички подаци
					Догађаји и грешке на картици
					Догађаји и грешке са возила / тахографа
					Прекорачења брзине
РАЗНО					
	Догађај		Истицање време		
	Грешка		Брзина		
	Упозорење (на екрану)		Укупно трајање / Збир		
	Сигурносно упозорење		Ручни унос активности (времена)		
	Место / Пункт		Коришћење трајекта или воза		
	„Од“ (ако је иза другог пиктограма) или „До“ (ако је испред другог пиктограма)		Изузеће од обавезе коришћења тахографа предвиђено прописом		

Слика 80 - Значења пиктограма - симбола на ДТ

! ДОГАЂАЈИ		! УПОЗОРЕЊА НА ЕКРАНУ	
!	Убацивање неважеће картице	!	Мени није могуће отворити
!	Конфликт картица	!	Недозвољен унос
!	Подешавање времена у радионици	!	Извршите ручни унос (података)
!	Временско преклапање	!	Испис није могућ / отворен штампач
!	Убацивање картице током вожње	!	Испис на чекању
!	Управљање без одговарајуће картице	!	Недостатак папира за испис
!	Неправилан завршетак рада код последњег вађења картице	!	Неисправност картице или
!	Сигурносна злоупотреба	!	Неодговарајућа (не тахографска) картица
!	Прекид напајања	!	или Картицу није могуће извадити
!	Грешка у преносу података	!	Активност на чекању
!	Прекорачење брзине	!	Подаци на картици нелогични
!	Контрола брзине	!	Неисправност тахографа
!	Контролни пункт	!	За 15 минута истиче период управљања или истекао период управљања
X ГРЕШКЕ		? ПИТАЊА ЗА РУЧНИ УНОС	
X	Грешка (неисправност) тахографа	!	Унос времена поласка?
X	Грешка (неисправност) сензора	!	Завршетак претходног времена?
X	Грешка на картици у 1. читачу	!	Унос места започињања радног дана?
X	Грешка на картици у 2. читачу	!	Унос места завршетка радног дана?
X	Грешка у преносу са спољне меморије	!	Да ли је реч о наставку претходног дневног времена?
X	Грешка штампача/при испису		
X	Грешка на екрану (дисплеју)		
ОСТАЛЕ КОМБИНАЦИЈЕ			
	Локално време		Испис са картице
	Корекција универзалног времена (UTC)		Приказ на екрану са картице
	Време почетка евидентирања		Испис са возила / тахографа
	Време завршетка евидентирања		Приказ на екрану са возила / тахографа
	Место започињања смене / радног дана		Ручни унос података о возилу
	Место завршетка смене / радног дана		Почетак изузећа од коришћења тахографа
	Подаци о возилу		Завршетак изузећа од коришћења тахографа

Слика 81 - Значења комбинација пиктограма - симбола на ДТ

2.4.3.4 Штампани исписи са ДТ

Штампање извештаја је могуће једино ако је ДТ под пуним напоном. Постоји 6 стандардизованих штампаних извештаја који се појављују на дигиталним тахографима, а то су:

1. Дневни извештај са картице возача 24h
2. Дневни извештај са ДТ или возила 24h
3. Догађаји и грешке на картици возача !
4. Догађаји и грешке са ДТ (возила) !
5. Прекорачења брзине >>
6. Технички подаци са тахографа T

Напомена:

Једино код штампања дневног извештаја са картице и са ДТ (возила), после избора штампе се појављује питање избора датума.

Улазак у мени штампања или приказа на дисплеју на сваком од типова ДТ остварује се притиском на тастер **ОК**.

2.4.3.4.1 Штампани извештај дневних активности са картице возача

▼ 26.12.2010 16:00 (UTC)
24h

D MARKOVIC
MARKO
SRB/25345678901234 7 8

o JOVANOVIC
JOVAN
SRB/253232147963 2 4
01.04.2015

A 34596UBN78ERUYUA6
SRB/ BG111-XX

B Continental Automotive
GmbH
1381.2050100001

T TANO TANOGRAPH

TSRB/25T0F34011125 1 3
T 02.06.2010

DD /13579246804567 7 8
D 01.11.2010 13:15

23.12.2010 46

H 00:00 07:00 07h00 *
* 07:00 09:00 01h58

A SRB/ BG111-XX M
o 09:06 11:20 02h14
o 11:20 11:43 00h23
* 11:43 11:58 00h15 oo
o 11:58 14:18 02h20 oo
o 14:18 14:30 00h12 oo
H 14:30 16:00 01h30 oo *

H 16:00 17:11 01h11 *
2
o 17:11 19:28 02h14 oo
22 400 km 594 km

H 19:28 22:03 02h35 *
1
A SRB/ BG123-XY M
47 603 km

o 22:04 23:20 01h16 oo
* 23:20 00:00 00h40 oo
47 707 km 104 km

датум и време штампе (по универзалном времену)

ИСПИС (штампани извештај):

испис дневних активности са картице возача

ПО ЧИЈЕМ НАЛОГУ СЕ ШТАМПА: [Надзорни орган]

презиме и

име контролора

картина надзорних органа, држава / број

ПОДАЦИ О ВОЗАЧУ:

презиме и

име возача

картина возача држава/број

рок важности картице

ПОДАЦИ О ВОЗИТУ:

број пласије [VIN ознака]

држава / регистарска ознака

ПОДАЦИ О ДИГИТАЛНОМ ТАХОГРАФУ:

произвођач дигиталног тахографа

модел, серијски број

ПОДАЦИ О КАЛИБРАЦИЈИ:

Пазив радионице последње калибрације

картина радионице, држава / број

датум последње калибрације

ПОДАЦИ О ПОСЛЕДЉОМ КОНТРОЛИ:

држава и број картице надзорних органа

датум и време контроле и како је вршена [преузимањем података]

ПОДАЦИ О УПРАВЉАЊУ ВОЗИТОМ:

датум на који се односи испис

картина није у читачу

одмор (ручни унос): од – до – трајање; [*трајање одмора преко 1 часа]

остало радно време: од – до – трајање

картина у другом читачу (сувозач)

држава / регистарска ознака возила

почетно стање на одометру (километража) [M: направљен ручни унос]

управљање возилом: од – до – трајање

одмор: од – до – трајање

остало радно време: од – до – трајање

управљање возилом: од – до – трајање

распољоживост: од – до – трајање

одмор: од – до – трајање

картина није у читачу [промена возача и

сувозача]

одмор (ручни унос): од – до – трајање; [*трајање одмора преко 1 часа]

картина у другом читачу (сувозач)

распољоживост: од – до – трајање

крајње стање на одометру (километража) и

пређени пут

картина није у читачу [промена возила]

одмор (ручни унос): од – до – трајање; [*трајање одмора преко 1 часа]

картина у другом читачу (возач)

држава / регистарска ознака возила

почетно стање на одометру (километража) [M:

урадио ручни унос]

управљање возилом: од – до – трајање

остало радно време: од – до – трајање

крајње стање на одометру (километража) и

пређени пут

Штампани извештај дневних активности са картице возача (наставка)

```

-----Σ-----
●→ 09:06 SRB
  21 806 km
●→ 16:00 H
  22 241 km
●→ 22:04 H
  47 603 km
  0 02h14 698 km
  * 02h53 02h36
  11h36 ? 00h00
  00 03h36
-----!x-----
x 16.12.2010 17:21
  00h03
A SRB/ BG111-XX

! 24.11.2010 12:08
  35 00h01
A SRB/ BG111-XX

! 03.11.2010 12:08
  02h01
A SRB/ BG123-XY
-----!x-----
! 1 20.12.2010 15:12
  ( 1 ) 00h20

x 0 16.12.2010 17:21
  00h03
e SRB/25253232147963 2 4

! 0 14.12.2010 06:32
  ( 1 ) 00h05
e SRB/25664540234567 1 3
T SRB/25T0F340111125 1 3

>> 4 01.12.2010 11:23
  ( 2 ) 00h12
e SRB/25253232147963 2 4
e SRB/25473382147180 3 1
-----
P ● .....
P .....
@ .....

```

Збирни показатељи

време и држава почетка управљања / путовања
 почетно стање на одометру (километража)
 време и место завршетка управљања / путовања
 крајње стање на одометру (километража)
 време и држава почетка управљања / путовања
[на другом возилу]
 почетно стање на одометру (километража)
 укупно трајање управљања; пређени пут
 укупно трајање оставио радиог времена; укупно трајање расположивости
 укупно трајање одмора; укупно трајање испознатог времена (без ручног уписа)
 укупно трајање управљања у вишесманој посади
ДОГАЂАЈИ И ГРЕШКЕ НА КАРТИЦИ:
 грешка на картици возача, датум и време
 трајање грешке
 држава / регистарска ознака возила на коме се
 догодила грешка

покушај сигурносне злоупотребе, датум и време
 шифра догађаја **[интерна грешка у преносу података са сензора]**; трајање догађаја
 држава / регистарска ознака возила на коме се догодило

временско преклапање, датум и време
 трајање догађаја
 држава / регистарска ознака возила на коме се преклапање догодило

управљање возилом без картице или са неодговарајућом картицом, датум и време
 (број догађаја) трајање догађаја

грешка на картици возача, датум и време
 трајање грешке
 број предметне картице возача

сукоб картица, датум и време
 трајање догађаја
 картица превозника, држава и број
 картица радионице, држава и број

прекорачење брзине, датум и време
 (број догађаја) трајање догађаја
 картица возача, држава и број
 картица (су)возача, држава и број

ПОТПИСИ (ручно уписивање)
 контролно место (контролни пункт)
 потпис контролора (овлашћеног лица)
 потпис возача

2.4.3.4.2 Нови изглед штампаног извештаја дневних активности са картице возача

▼ 20.11.2013 12:46 (UTC)		
-----▼-----		
24h▼		
-----○-----		
o MARKOVIC		
MARKO		
oSRB/SRB00000032152 0 0		
09.05.2017		
-----A-----		
A WDB9340321L798653		
SRB/BG111-XX		
-----B-----		
B Continental Automotive		
GmbH		
1381.2070009002		
-----T-----		
T TANO TANOGRAPH		
TSRB/ R 0 0 0 7 0 5 0		
T 06.11.2013		
-----0-----		
20.11.2013 300		
-----1-----		
A SRB/BG111-XX		
3 239 km		
h 00:00 00h16		
o 00:16 00h01		
* 00:17 00h04		
o 00:21 00h02		
h 00:23 00h02		
o 00:25 00h02		
* 00:27 00h10		
o 00:37 00h02		
* 00:39 00h03		
o 00:42 00h07		
* 00:49 00h02		
o 00:51 00h20		
* 01:11 00h03		
o 01:14 02h46		
* 04:00 00h02		
o 04:02 00h22		
* 04:24 00h01		

? 04:25 00h04		
-----2-----		
o 04:29 00h02 oo		
h 04:31 00h34 oo		
o 05:05 01h31 oo		
h 06:36 00h02 oo		
o 06:38 00h06 oo		
h 06:44 02h04 oo		
o 08:48 00h04 oo		
h 08:52 01h06 oo		
o 09:58 00h03 oo		
h 10:01 00h02 oo		
o 10:03 00h11 oo		
h 10:14 00h01		

? 10:15 00h00		
-----1-----		
* 10:15 00h02		
* 10:17 00h01 oo		
o 10:18 01h34 oo		
* 11:52 00h11 oo		
o 12:03 00h43 oo		
3 755 km; 516 km		

? 12:46		

Датум и време штампе (по UTC времену)

Штампани испис (извештај)

Извештај о дневним активностима са картице возача

По чијем налогу се штампа: [возач]

Презиме возача и

Име возача

Картица возача, држава / број картице

Рок важности картице

Подаци о возилу:

Број шасије или VIN ознака

Ознака државе / регистарска ознака

Подаци о дигиталном тахографу:

Произвођач дигиталног тахографа

Модел, серијски број

Подаци о калибрацији:

Назив радионице последње калибрације

Картица радионице, држава / број

Датум последње калибрације

Подаци о последњој контроли:

Подаци о управљању возилом:

Датум на који се односи штампани извештај и колико је дана коришћена у ДТ

Убацивање картице у први читач (Возач 1)

Држава регистрације и регистарска ознака возила

Почетно стање на одометру (километража)

одмор:	почетак активности	трајање активности
упрavljaње возилом:	почетак активности	трајање активности
остали послови:	почетак активности	трајање активности
упрavljaње возилом:	почетак активности	трајање активности
одмор:	почетак активности	трајање активности
упрavljaње возилом:	почетак активности	трајање активности
остали послови:	почетак активности	трајање активности
упрavljaње возилом:	почетак активности	трајање активности
остали послови:	почетак активности	трајање активности
упрavljaње возилом:	почетак активности	трајање активности
остали послови:	почетак активности	трајање активности
упрavljaње возилом:	почетак активности	трајање активности
остали послови:	почетак активности	трајање активности
упрavljaње возилом:	почетак активности	трајање активности
остали послови:	почетак активности	трајање активности
упрavljaње возилом:	почетак активности	трајање активности
остали послови:	почетак активности	трајање активности

Издавање картице из првог читача

непозната активност (без ручног уноса) почетак активности трајање активности

Убацивање картице у други читач (Возач 2)

расположивост:	почетак активности	трајање активности	[вишечлана посада]
одмор:	почетак активности	трајање активности	[вишечлана посада]
расположивост:	почетак активности	трајање активности	[вишечлана посада]
одмор:	почетак активности	трајање активности	[вишечлана посада]
расположивост:	почетак активности	трајање активности	[вишечлана посада]
одмор:	почетак активности	трајање активности	[вишечлана посада]
расположивост:	почетак активности	трајање активности	[вишечлана посада]
одмор:	почетак активности	трајање активности	[вишечлана посада]
расположивост:	почетак активности	трајање активности	[вишечлана посада]
одмор:	почетак активности	трајање активности	[вишечлана посада]
расположивост:	почетак активности	трајање активности	[вишечлана посада]
одмор:	почетак активности	трајање активности	[вишечлана посада]
расположивост:	почетак активности	трајање активности	[вишечлана посада]
одмор:	почетак активности	трајање активности	[вишечлана посада]

Издавање картице из другог читача

непозната активност (без ручног уноса) почетак активности трајање активности

Убацивање картице у први читач (Возач 1)

остали послови:	почетак активности	трајање активности	[вишечлана посада]
остали послови:	почетак активности	трајање активности	[вишечлана посада]
упрavljaње возилом:	почетак активности	трајање активности	[вишечлана посада]
остали послови:	почетак активности	трајање активности	[вишечлана посада]
упрavljaње возилом:	почетак активности	трајање активности	[вишечлана посада]

крајње стање на одометру (километража) и пређени пут током дана

Издавање картице из првог читача

непозната активност почетак активности

Нови изглед штампаног извештаја дневних активности са картице возача (наставак)

```

-----Σ-----
!04:25 SRB
3 491 km
!10:15 SRB
3 583 km
!12:46 SRB
3 755 km
o 05h59 516 km
x 00h39 o 01h58
h 04h06 ? 00h04
oo 08h14
-----!x-----
!0 13.10.2013 05:47
00h00
A SRB/BG111-XX
-----!0-----
!0 26.08.2013 10:49
00h00
A SRB/BG111-XX
-----!0-----
!0 08.08.2013 09:14
00h00
A SRB/BG111-XX
-----!0-----
!0 24.07.2013 05:01
00h00
A SRB/BG111-XX
-----!0-----
!0 23.07.2013 04:55
00h00
A SRB/BG111-XX
-----!xA-----
!01 15.11.2013 12:12
( 2 ) 00h00
!-----
!01 15.11.2013 12:12
( 1 ) 00h00
!-----
!01 12.11.2013 08:09
( 1 ) 00h00
!-----
!01 07.11.2013 14:33
( 9 ) 00h00
eSRB/SRB00000032152 0 0
!01 07.11.2013 14:27
( 8 ) 00h00
eSRB/SRB00000032152 0 0
-----
!e.....
!.....
o.....

```

Збир (сумарни показатељи)

време и држава почетка смене / радног дана
 почетно стање на одометру (километража)
 време и место завршетка смене / радног дана
 крајње стање на одометру (километража)
 време и држава почетка управљања возилом [на другом возилу]
 крајње стање на одометру (километража)
 укупно трајање управљања; пређени пут
 укупно трајање осталих послова; укупно трајање расположивости
 укупно трајање одмора; укупно трајање непознатог времена (без ручног уноса)
 укупно трајање управљања у вишечланој посади

Догађаји и грешке на картици:

убађивање картице возача током управљања возилом, датум и време прекршаја
 трајање догађаја
 ознака државе регистрације и регистарска ознака возила на коме се прекршај догодио

убађивање картице возача током управљања возилом, датум и време прекршаја
 трајање догађаја
 ознака државе регистрације и регистарска ознака возила на коме се прекршај догодио

убађивање картице возача током управљања возилом, датум и време прекршаја
 трајање догађаја
 ознака државе регистрације и регистарска ознака возила на коме се прекршај догодио

убађивање картице возача током управљања возилом, датум и време прекршаја
 трајање догађаја
 ознака државе регистрације и регистарска ознака возила на коме се прекршај догодио

убађивање картице возача током управљања возилом, датум и време прекршаја
 трајање догађаја
 ознака државе регистрације и регистарска ознака возила на коме се прекршај догодио

управљање возилом без картице возача, датум и време прекршаја
 (број / понављање догађаја) трајање догађаја

управљање возилом без картице возача, датум и време прекршаја
 (број / понављање догађаја) трајање догађаја

управљање возилом без картице возача, датум и време прекршаја
 (број / понављање догађаја) трајање догађаја

управљање возилом без картице возача, датум и време прекршаја
 (број / понављање догађаја) трајање догађаја
 број предметне картице возача

управљање возилом без картице возача, датум и време прекршаја
 (број / понављање догађаја) трајање догађаја
 број предметне картице возача
 потписи (ручно уписивање)

контролни пункт

потпис надзорног органа (контролора)

потпис возача

2.4.3.4.3 Штмпани извештај дневних активности (дневни испис) са возила/тахографа

▼ 26.12.2012 15:30 (UTC) ▼
 24h▼
 ▢ MARKOVIC
 MARKO
 ▢ SRB/25345678901234 7 8
 ▢ 34596VBN78ERUYUA6
 SRB/ BG111-XX
 ▢ Continental Automotive
 GmbH
 1381.2050100001
 T TANO TANOGRAPH
 T SRB/25T0F340111125 1 3
 T 02.06.2012
 ▢ 01.11.2012 13:15 ▼
 23.12.2012
 21 806 - 22 610 km
 21 806 km
 H 00:00 09:06 09h06 *
 21 806 km 0 km
 ▢ PETROVIC
 PETAR
 ▢ SRB/25253232147963 2 4
 01.04.2015
 A SRB/BG111-XX
 22.12.2012 14:45
 21 806 km M
 09:06 13:30 04h24
 H 13:30 13:43 00h13
 H 13:43 13:53 00h10 00
 X 13:53 14:08 00h15 00
 H 14:08 14:38 00h30 00
 0 14:38 16:00 01h22 00
 22 241 km; 435 km
 22 241 km
 H 16:00 17:11 01h11 *
 22 241 km 0 km
 ▢ JOVANOVIC
 JOVAN
 ▢ SRB/25473382147180 3 1
 05.06.2015
 A SRB/BG111-XX
 23.12.2012 16:00
 22 241 km M
 17:11 21:03 03h52 00
 21:03 23:30 02h27 00
 21:03
 0 23:30 00:00 00h30 00
 22 610 km; 369 km

датум и време штампе (по универзалном UTC времену)

ИСПИС (штмпани извештај):

испис дневних активности са тахографа

ПО ЧИЈЕМ НАЛОГУ СЕ ШТАМПА: [овде: Надзорни орган]

презиме и

име припадника надзорног органа
картина надзорног органа, држава / број

ПОДАЦИ О ВОЗИТУ:

идентификациони број возила [VIN ознака]

држава / регистарска ознака

ПОДАЦИ О ДИГИТАЛНОМ ТАХОГРАФУ:

произвођач дигиталног тахографа

модел/серијски број

ПОДАЦИ О КАЛИБРАЦИЈИ:

Назив радионице последње калибрације

картина радионице, држава / број

датум последње калибрације

ПОДАЦИ О ПОСЛЕДЊЕМ НАДЗОРУ:

држава и број картине надзорног органа

датум и време надзора и начин његовог вршења [овде преузимањем података]

ПОДАЦИ О УПРАВЉАЊУ ВОЗИЛОМ:

датум на који се односи испис

почетно и крајње стање на одометру (километража)

Први читач картица (подаци о возачу 1)

без картице

почетно стање на одометру (километража)

одмор: од – до – трајање;

[*трајање одмора преко 1 часа]

крајње стање на одометру (километража) и пређени пут

промена / убацивање картице

презиме и

име возача

картина возача држава/број

рок важности картице

последње возило којим је управљао или путовао, држава / рег. ознака

датум и време када је напустио претходно возило (извадио картицу)

почетно стање на одометру (километража)

[M: направљен ручни унос]

управљање возилом: од – до – трајање

одмор: од – до – трајање

одмор: од – до – трајање

[вишечлана посада]

остало радно време: од – до – трајање

[вишечлана посада]

одмор: од – до – трајање

[вишечлана посада]

управљање возилом: од – до – трајање

[вишечлана посада; * трајање одмора преко 1 часа]

крајње стање на одометру (километража) и пређени пут

промена / вађење картице

без картице

почетно стање на одометру (километража)

одмор: од – до – трајање

[*трајање одмора преко 1 часа]

крајње стање на одометру (километража) и пређени пут

промена / убацивање картице

презиме и

име возача

картина возача држава/број

рок важности картице

последње возило којим је управљао или путовао, држава / рег. ознака

датум и време када је напустио претходно возило (извадио картицу)

почетно стање на одометру (километража);

[M: направљен ручни унос]

управљање возилом: од – до – трајање

[вишечлана посада]

распољивост: од – до – трајање

[вишечлана посада]

почетак превоза возом или трајектом

управљање возилом: од – до – трајање

[вишечлана посада]

крајње стање на одометру (километража) и пређени пут

2.4.3.4.4 Штампани извештај о догађајима и грешкама на картици возача

```

▼ 10.01.2011 18:35 (UTC)
!x▼-----
MARKOVIC
MARKO
SRB000000001234 3 2
-----
MITROVIC
MITAR
SRB000000006868 2 4
12.10.2014
-----
A 12436BDG78ER1YUG06
SRB/ BG111-YZ
-----
x 16.12.2010 17:21
00h03
A SRB/ BG111-XY
-----
! 24.11.2010 21:20
35 00h03
A SRB/ BG111-YY
-----
! 12.10.2010 15:12
03h20
A SRB/ BG111-XX
-----
! 1 20.12.2010 15:12
( 1 ) 00h20
-----
x 0 16.12.2010 17:21
00h03
SRB25253232147963 2 4
-----
! 0 14.12.2010 06:32
( 1 ) 00h05
SRB25664540234567 1 3
T SRB25T0F340111125 1 3
-----
>> 4 01.12.2010 11:23
( 2 ) 00h12
SRB25253232147963 2 4
SRB25473382147180 3 1
-----
P ● .....
P .....
P .....
P .....

```

датум и време штампе (по универзалном времену)

ИСПИС (штампани извештај):

испис догађаја и грешке на картици возача

ПО ЧИЈЕМ НАЛОГУ СЕ ШТАМПА: [Надзорни орган]

презиме и

име контролора

картица надзорних органа, држава / број

ПОДАЦИ О ВОЗАЧУ:

презиме и

име возача

картица возача држава/број

рок важности картице

ПОДАЦИ О ВОЗИЛУ:

број шасије [VIN ознака]

држава / регистарска ознака

ДОГАЂАЈИ И ГРЕШКЕ НА КАРТИЦИ:

грешка на картици возача, датум и време

трајање грешке

држава / регистарска ознака возила на коме се догодила грешка

покушај сигурносне злоупотребе, датум и време

шифра догађаја [интерна грешка у преносу података са сензора]; трајање догађаја

држава / регистарска ознака возила на коме се догодило

временско преклапање, датум и време

трајање догађаја

држава / регистарска ознака возила на коме се преклапање догодило

управљање возилом без картице или са neodgovarajuћом картицом, датум и време

(број догађаја) трајање догађаја

грешка на картици возача, датум и време

трајање грешке

број картице возача

сукоб картица, датум и време

трајање догађаја

картица превозника, држава и број

картица радионице, држава и број

прекорачење брзине, датум и време

(број догађаја) трајање догађаја

картица возача, држава и број

картица (су)возача, држава и број

ПОТПИСИ (ручно уписивање)

контролно место (контролни пункт)

потпис контролора (овлашћеног лица)

потпис возача

2.4.3.4.5 Штампани извештај о догађајима и грешкама на возилу/тахографу

```

▼ 10.01.2011 12:16 (UTC)
!xA▼
-----
B BRANKOVIC
BRANKO
SRB000000001234 3 2
-----
A 31686UBN78ER1YUG06
SRB/ BG111-XX
!xA
!e 1 20.12.2010 15:12
( 1 ) 01h34
!e
-----
x 0 16.12.2010 17:21
00h03
eSRB25253232147963 2 4
-----
!e 1 20.12.2010 15:12
( 1 ) 00h20
eSRB25664540234567 1 3
-----
!e 0 14.12.2010 06:32
( 0 ) 00h01
eSRB25664540234567 1 3
eSRB25012378901234 3 2
-----
!e 0 14.12.2010 06:32
( 0 ) 00h03
eHR 12884540234567 4 6
eSRB25T0F340111125 1 3
-----
>> 4 01.12.2010 11:23
( 3 ) 00h18
eSRB25253232147963 2 4
eSRB25473382147180 3 1
-----
x 0 21.11.2010 17:15
( 2 ) 00h20
eSRB25664540234567 1 3
-----
x 6 01.12.2010 11:23
( 1 ) 00h01
eSRB25253232147963 2 4
eSRB25012378901234 3 2
-----
x 0 03.11.2010 19:36
( 1 ) 00h03
eSRB25664540234567 1 3
-----
!e .....
! .....
e .....

```

датум и време штампе (по универзалном времену)

ИСПИС (штампани извештај):

испис догађаја и грешке на дигиталном тахографу

ПО ЧИЈЕМ НАЛОГУ СЕ ШТАМПА: [Надзорни орган]

презиме и

име контролора

картица надзорних органа, држава / број

ПОДАЦИ О ВОЗИЛУ:

број шасије [VIN ознака]

држава / регистарска ознака

ДОГАЂАЈИ И ГРЕШКЕ НА ДТ / ВОЗИЛУ:

управљање возилом без картице, датум и време

(број догађаја) трајање догађаја

управљање возилом без картице

грешка на картици (возача), датум и време

трајање грешке

број предметне картице возача

управљање возилом са неодговарајућом картицом, датум и време

(број догађаја) трајање догађаја

са картицом превозника, држава и број

сукоб картица, датум и време

трајање догађаја

картица превозника, држава и број

картица надзорних органа, држава / број

сукоб картица, датум и време

трајање догађаја

картица превозника, држава и број

картица радионице, држава и број

прекорачење брзине, датум и време

(број догађаја) трајање догађаја

картица возача, држава и број

картица (су)возача, држава и број

грешка приликом преузимања података, датум и време

(број грешака) трајање грешке

картица превозника, држава и број

грешка на штампачу (или приликом штампања), датум и време

(број грешака) трајање грешака

картица возача, држава и број

картица надзорних органа, држава и број

грешка на штампачу, датум и време

(број грешака) трајање грешака

картица превозника, држава и број

ПОТПИСИ (ручно уписивање)

контролно место (контролни пункт)

потпис контролора (овлашћеног лица)

потпис возача

2.4.3.4.6 Штампани извештај о техничким подацима возила/тахографа

```

▼ 15.12.2010 10:26 (UTC)
-----
Te#-----
-----
A TRANSPORT LOGISTIKA
A#SRB/25123456781234 5 6
-----
o JOVANOVIC
JOVAN
o#SRB/25123432112343 2 1
02.07.2015
-----
A34596UBN78ERUYUA6
SRB /BG-321-KS
-----
B Continental Automotive
GmbH
H.-Hertzstr.45 78052
US-Villingen
1381.2050100001
el 84
12345678
2009
U 01.13 17.04.2010
-----
L 8765321
el 175
01.05.2010
-----
T TANO TAHOGRAPH
G. Jovanova 28
11000 Beograd
T#SRB/25T0F340111125 1 3
17.06.2010

T 01.05.2010 (1)
A 34596UBN78ERUYUA6
/????????????
w 8 000 Imp/km
k 8 000 Imp/km
l 3 050 mm
o 315/70/R22.5
> 90 km/h
0 - km

T TANO TAHOGRAPH
G. Jovanova 28
11000 Beograd
T#SRB/25T0F340111125 1 3
17.06.2010

T 02.06.2010 (2)
A 34596UBN78ERUYUA6
SRB /BG-321-KS
w 8 000 Imp/km
k 8 000 Imp/km
l 3 050 mm
o 315/70/R22.5
> 90 km/h
1 021 1 021 km
-----
! 12.06.2010 13:00
@ 12.06.2010 13:25
T TANO TAHOGRAPH
G. Jovanova 28
11000 Beograd
T#SRB/25T0F340111125 1 3
17.06.2010
-----
! 08.08.2010 14:00
@ 08.08.2010 15:00
T AUTOCENTAR CENTAR
M. Popovica 12a
11070 N.Beograd
T#SRB/25T0F340123425 2 3
17.06.2011
-----
! xD
! 20.06.2010 15:12
x 18.05.2010 17:15
-----
B ATTACHMENT-----
SWUM
U 01.13

```

датум и време штампе (по универзалном времену)

ИСПИС (штампани извештај):

испис технички подаци дигиталног тахографа

Превозник: [Власник возила]

Назив превозника

картица превозника, држава / број

ПОДАЦИ О ВОЗАЧУ:

презиме и

име возача

картица возача држава/број

рок важности картице

ПОДАЦИ О ВОЗИЛУ:

број шасије [VIN ознака]

држава / регистарска ознака

ПОДАЦИ О ДИГИТАЛНОМ ТАХОГРАФУ:

произвођач дигиталног тахографа

адреса произвођача дигиталног тахографа

адреса произвођача (наставак)

модел, серијски број

одобрење типа тахографа

серијски број

година производње

верзија софтвера и датум кад је инсталиран

ПОДАЦИ О СЕНЗОРУ:

серијски број сензора

одобрење типа тахографа

датум кад је инсталиран (прво упаривање са ДТ)

ПОДАЦИ О КАЛИБРАЦИЈИ:

Назив радионице активације

адреса радионице која је урадила активацију дигиталног тахографа

адреса радионице (наставак)

картица радионице, држава / број

важност картице радионице

датум активације

број шасије возила

Регистарски број (непознат)

карактеристични коефицијент возила [мора да буде =k]

константа ДТ [мора да буде =w]

обим точка

димензије пнеуматика

највећа дозвољена брзина возила

стање на одометру

Назив радионице калибрације

адреса радионице која је урадила калибрацију дигиталног тахографа

адреса радионице (наставак)

картица радионице, држава / број

датум калибрације [1. калибрације после активације]

број шасије возила

Регистарска ознака возила

карактеристични коефицијент возила [мора да буде =k]

константа ДТ [мора да буде =w]

обим точка

димензије пнеуматика

највећа дозвољена брзина возила

стање на одометру: пређени пут од прошле калибрације

ПОДАЦИ О ПОДЕШАВАЊУ ВРЕМЕНА:

датум и време пре подешавања

датум и време после подешавања

назив радионице у којој је извршено подешавање времена

адреса радионице која је урадила подешавање времена на ДТ

адреса радионице (наставак)

картица радионице, држава / број

важност картице радионице

датум и време пре подешавања

датум и време после подешавања

назив радионице у којој је извршено подешавање времена

адреса радионице која је урадила подешавање времена на ДТ

адреса радионице (наставак)

картица радионице, држава / број

важност картице радионице

ДОГАЂАЈИ И ГРЕШКЕ НА ДТ:

догађај, датум и време

грешка, датум и време

ПРИЛОГ

верзија софтвера

2.4.3.4.7 Штампани извештај о прекорачењима брзине

```

▼ 20.01.2011 11:00 (UTC)
>>▼ 90 km/h
-----
■ MARKOVIC
  MARKO
■SRB000000001234 7 8
-----
A34596VBN78ERUYUA6
SRB /BG111-XX
-----
>03.11.2010 12:00
>>05.12.2010 13:15 ( 3 )
-----
>>15.06.2010 18:40 00h06
  96 km/h 92 km/h ( 1 )
  o JOVANOVIC
    JOVAN
  oSRB000000000343 2 1
    >>(365)-----
>>11.04.2010 11:10 00h05
  112 km/h 96 km/h ( 0 )
  o PETROVIC
    PETAR
  oSRB000000000434 2 4
    >>12.12.2010 22:45 00h26
    90 km/h 91 km/h ( 6 )
    o DJORDJEVIC
      DJORDJE
  oSRB000000000286 2 4
    >>15.06.2010 18:40 00h06
    96 km/h 92 km/h ( 1 )
    o JOVANOVIC
      JOVAN
  oSRB000000000343 2 1
    >>28.03.2010 18:11 00h03
    92 km/h 92 km/h ( 1 )
    o PAULOVIC
      PAULE
  oSRB000000000180 3 1
    >>(10)-----
>>15.01.2011 06:12 00h16
  94 km/h 92 km/h ( 3 )
  o PETROVIC
    PETAR
  oSRB000000000434 2 1
    >>18.01.2011 21:15 00h01
    90 km/h 91 km/h ( 1 )
    o DJORDJEVIC
      DJORDJE
  oSRB000000000286 2 4
    -----
  ● .....
  ▮ .....
  ○ .....

```

датум и време штампе (по универзалном времену)

ИСПИС (штампани извештај):

испис прекорачења брзине (са дигиталног тахографа)

ПО ЧИЈЕМ НАЛОГУ СЕ ШТАМПА (чија картица је у читачу) **[Надзорни орган]**

презиме и

име контролора

картица надзорних органа, држава / број

ПОДАЦИ О ВОЗИТУ:

број шасије **[VIN ознака]**

држава / регистарска ознака

ПОДАЦИ О ПОСЛЕДЊОЈ КОНТРОЛИ ПРЕКОРАЧЕЊА БРЗИНЕ:

датум последње контроле прекорачења брзине

датум и време првог прекршаја после контроле и колико је било појава од тад

ПОДАЦИ О ПРВОМ ПРЕКРШАЈУ ПОСЛЕ КАЛИБРАЦИЈЕ:

датум, време и трајање првог прекршаја после калибрације

максимална брзина, просечна прекорачена брзина и број сличних појава тог дана

презиме и

име возача прекршиоца

картица возача држава/број

картица возача држава/број

ПОДАЦИ О 5 НАЈЗНАЧАЈНИЈИХ ПРЕКОРАЧЕЊА У ПОСЛЕДЊИХ ГОДИНУ ДАНА:

датум, време и трајање једног од 5 најзначајнијих прекршаја у 365 дана

максимална брзина, просечна прекорачена брзина и број сличних појава тог дана

презиме и

име возача прекршиоца

картица возача држава/број

картица возача држава/број

датум, време и трајање једног од 5 најзначајнијих прекршаја у 365 дана

максимална брзина, просечна прекорачена брзина и број сличних појава тог дана

презиме и

име возача прекршиоца

картица возача држава/број

картица возача држава/број

датум, време и трајање једног од 5 најзначајнијих прекршаја у 365 дана

максимална брзина, просечна прекорачена брзина и број сличних појава тог дана

презиме и

име возача прекршиоца

картица возача држава/број

картица возача држава/број

датум, време и трајање једног од 5 најзначајнијих прекршаја у 365 дана

максимална брзина, просечна прекорачена брзина и број сличних појава тог дана

презиме и

име возача прекршиоца

картица возача држава/број

картица возача држава/број

ПОДАЦИ О НАЈЗНАЧАЈНИЈИМ ПРЕКОРАЧЕЊИМА У ПОСЛЕДЊИХ ДЕСЕТ ДАНА:

датум, време и трајање једног од најзначајнијих прекршаја у последњих 10 дана

максимална брзина, просечна прекорачена брзина и број сличних појава тог дана

презиме и

име возача прекршиоца

картица возача држава/број

картица возача држава/број

датум, време и трајање једног од најзначајнијих прекршаја у последњих 10 дана

максимална брзина, просечна прекорачена брзина и број сличних појава тог дана

презиме и

име возача прекршиоца

картица возача држава/број

картица возача држава/број

ПОТПИСИ (ручно уписивање)

контролно место (контролни пункт)

потпис контролора (овлашћеног лица)

потпис возача

потпис возача

2.5 Манипулације на тахографима

Основна сврха тахографа је бележење података о активностима возача. Често у пракси постоје намере да се управо те активности прикажу другачије, па се у њих уграђују направе за манипулацију, које су намењене уништавању, спречавању, манипулисању или модификовању података о активностима возача, или ометању електронске размене података између делова опреме за евидентирање података.

Манипулације могу бити изведене на различите начине, и то:

- посебним уређајима помоћу којих је могуће прекинути повезаност, односно мењати сигнал између сензора кретања или давача импулса (у даљем тексту: сензор кретања) (KITAS) на мењачу и тахографа; овим уређајима је могуће управљати помоћу разних прекидача, даљинских управљача или USB кључева;
- подешавањем параметара који нису усклађени са стањем на возилу (k - константа тахографа, w - константа возила и сл.);
- прерађивањем или уграђивањем додатног сензора кретања (KITAS) на возилу;
- замењивањем пнеуматика на погонској осовини возила пнеуматичима неодговарајућих димензија;
- употребом магнета;
- фалсификовањем и обрадом записа на тахографским листићима;
- некоришћењем картице возача током управљања возилом;
- злоупотребом, односно манипулацијама са картицом возача.

2.5.1 Манипулације на аналогним тахографима

2.5.1.1 Ограничење бележења брзине

Услед постојања могућности манипулације бележењем брзине, линија записа брзине је дужи временски период права линија без икаквих осцилација (слика 82).

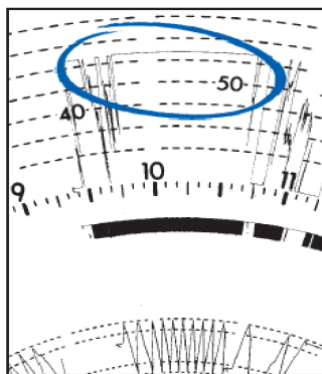
Могући начини вршења ове манипулације су следећи:

- стављање еластичног предмета у систем који држи писач (филтер од цигарете, жвакаћа гума и сл.);
- обмотавање гумене траке око игле (у овом случају запис пређеног пута нема доње врхове);
- ручно уцртавање дијаграма;
- ограничавање показивача брзине иглом или неким сличним предметом који се стваља у стаклени поклопац уређаја (на тахографима 1318, тако да брзина буде мања од стварне или да буде 0 тако да се на преклопнику тахографа може изабрати одмор).

Правна линија записа брзине без осцилација не мора директно да указује на манипулацију. Треба размотрити и могућност употребе темпомата или граничника брзине, као и то да постоји могућност техничког недостатка.

Начин на који се врло лако може утврдити да ли је постојала манипулација

за било који од горе наведених случајева јесте израчунавање просечне брзине на основу количника пређеног пута и времена за које је возило прешло тај пут. Уколико се установи да се просечне брзине не слажу, значи да је манипулација постојала.



Слика 82 - Приказ непроменљивог записа брзине услед блокирања писача

2.5.1.2 Манипулације са сатом

Код манипулација са сатом можемо разликовати два случаја: враћање сата уназад и померање сата унапред (слика 83).

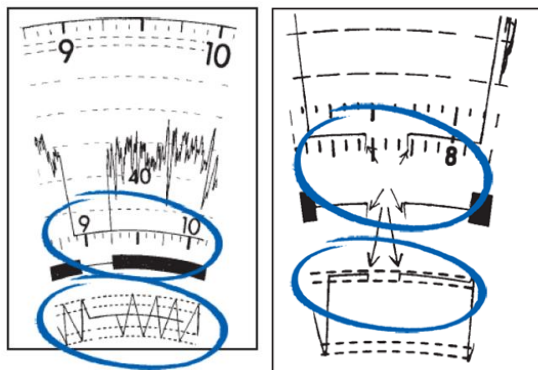
Први случај (враћање сата уназад) могуће је открити тако што се на тахографском листићу виде дупле активности (истовремено коришћење одмора и управљања возилом), односно може се видети дупло бележење брзине за исти временски период.

Насупрот првом случају, код померања сата унапред се јавља празнина на тахографском листићу, односно „прескок”, а за тај период не постоје записи ни за брзину ни за било коју активност (управљање возилом, одмор, итд).

У другом случају, не мора да значи да је манипулација намерно извршена, може се десити да возач није обезбедио кључем тахограф, да исти није у потпуности затворен, и да одређене активности (пређени пут и брзина) нису забележени на тахографском листићу.

НАПОМЕНА:

С обзиром на то да возач није код свих модела аналогних тахографа упозорен на његов неисправан рад, откривање неисправности у раду тахографа приликом контроле, у том случају, не треба сматрати манипулацијом



Слика 83 - Приказ враћања сата уназад (лево) и померања сата унапред (десно)

2.5.1.3 Савијање писача

Манипулације на писачу подразумевају савијање писача ка центру тахографа, односно савијање писача ка спољњем делу тахографа.

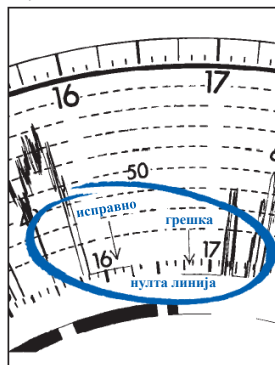
Ову манипулацију могуће је утврдити на основу тога што се запис брзине налази знатно испод нулте линије (слика 84). У овом случају, потребно је пронаћи време савијања писача и уз помоћ шаблона израчунати просечну брзину на претходно наведен начин.

Савијање писача ка спољњем делу тахографа за резултат има запис брзине изнад нулте линије.

У другом случају, не мора да значи да је возач намерно извршио манипулацију - може да се деси да врата тахографа нису у потпуности затворена и да одређени делови нису забележени на тахографском листићу или да је линија блеђа, односно тања.

НАПОМЕНА:

Уколико тахограф није добро затворен светли контролна лампица на тахографу.



Слика 84 - Приказ записа у случају савијања писача

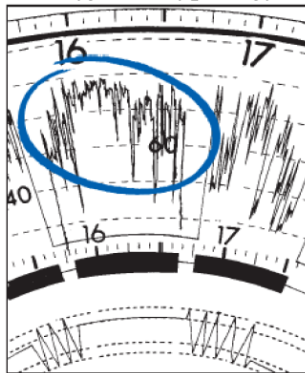
2.5.1.4 Руком унети записи

Руком унете записе од стране возача могуће је утврдити уколико су линије на запису атипичне, различите дебљине или се на неки начин разликују од записа тахографа (слика 85). Приликом ручног уношења података, возач може да користи шаблоне или неки други прибор за писање како би прикрио овакав вид уношења записа.

Приликом коришћења шаблона, обично испод бележења брзине постоји

атипична основна линија и/или не постоји бележење пређеног пута. У овом случају надзорни орган би требало да израчуна забележену раздаљину са стварном пређеном километражом.

Као и у претходним случајевима, постоји могућност техничке грешке. Техничком грешком сматра се случај где је зазор писача сувише велик или уколико комплетан запис показује контуре вијугастог облика.



Слика 85 - Приказ руком унетог записа

2.5.1.5 Употреба тахографских листића са неодговарајућим мерним опсегом

Возачи могу случајно или намерно користити тахографске листиће са неодговарајућим мерним опсегом. На пример, уколико возач користи тахографски листић са мерним опсегом од 125 km/h у тахографу у којем је потребно користити листић са опсегом од 180 km/h, линија брзине ће бити испод нулте линије и приказане брзине неће бити реалне (слика 86). Неправилност ће се појавити и у супротном случају. Овај вид манипулације се може открити уколико су брзине на тахографском листићу необично високе или ниске.

Надзорни орган приликом контроле мора да утврди да ли је постављен одговарајући листић, као и да, уколико увиди неправилности настале помоћу шаблона, утврди стварне брзине возила.



*Слика 86 - Приказ употребе тахографских листића са
неодговарајућим мерним опсегом*

2.5.1.6 Спајалица као алат за манипулацију

Иако на први поглед звучи невероватно, обична спајалица може бити коришћена као средство за вршење манипулације. Код тахографа EGK 100 спајалица се користи за преспајање пинова испод калибрационе пломбе како би се спречило да електронска плоча тахографа, која добија импулсе од сензора, покреће моторе писача. Као и у претходним случајевима, ово омогућава возачу да управља возилом, а да тахограф бележи тренутно време као паузу, односно одмор.

2.5.1.7 Манипулације са тахографским листићима

Најчешће манипулације са тахографским листићима су:

- **Прикривање управљања возилом уписивањем лажних података о возачу на тахографски листић**

Возач одређени део дана вози са својим тахографским листићем, а други део дана са тахографским листићем на којем није уписано име и презиме. Након што заврши радни дан, возач уписује име и презиме неког другог возача из фирме на непопуњени листић, а на свој уписује време одмора или га лажира на неки други начин.

- **Возач у току једног дана вози више различитих возила са аналогним тахографима**

Овакве манипулације тешко се откривају на путу, с обзиром на то да возач често сакрије одређене тахографске листиће, односно не покаже све листиће које поседује код себе, а на оне које није показао надзорном органу упише одмор. Ово се често намерно ради како би се прикрио прекршај, па би стога надзорни органи требало да буду обазривији приликом вршења контроле листића возача који често мењају возила.

- **Возач у току једног дана вози више различитих возила са аналогним и дигиталним тахографима**

Овај случај је исти као претходни, осим што у овом случају возач, када заврши управљање возилом са аналогним тахографом, не носи тахографски листић са собом, а на картицу возача (када преузме возило са ДТ) убележи одмор уместо наведеног периода управљања.

- **Мењање тахографског листића у току управљања возилом**

У овом случају возач правилно попуњава тахографски листић, правилно користи преклопнике или тастере на тахографу и правилно управља возилом, али након одређеног периода вади тахографски листић из тахографа и убацује нови на коме претходно време управљања возилом убележи као одмор. Ова манипулација се може открити детаљним прегледом кабине, с обзиром на то да се искоришћени тахографски листићи најчешће налазе сакривени у кабини возача.

- **Управљање возилом са отвореним аналогним тахографом**

Возач приликом управљања возилом које поседује аналогни тахограф правилно попуњава листић и ставља га у тахограф, али део пута вози са отвореним тахографом. Возач врши манипулацију тако што након завршеног

рада шестаром учртва одмор на делу на коме нису уписани подаци. Приликом надзора потребно је обратити пажњу на висину игле која црта пређени пут (положај почетка одмора и настављања управљања возилом мора да буде у истој висини и да настави бележење у започетом смеру).

2.5.2 Откривање манипулација код дигиталног тахографа

2.5.2.1 Манипулације са картицама возача

Најчешће манипулације са картицама возача су:

- **Поседовање две картице возача**

Возач може доћи у посед две сопствене картице возача уколико лажно пријави да је изгубио једну картицу и затражи издавање нове. Други случај је да возач има две картице возача издате у различитим државама у којима има пријављен боравак. Уколико возач води рачуна о правилном распоређивању времена управљања и одмора на свакој картици посебно, прекршаја неће бити коју год картицу да надзорни орган провери. Стога је увек потребно проверити и податке са тахографа како би се увидела ова манипулација. Међутим, могућ је случај да возач користи своје две картице у различитим возилима (једно у транспортном предузећу у коме је запослен, друго сопствено – као аутопревозник), тада чак и ако се изврши провера података са тахографа неће се уочити прекршај. Тада је потребно проверити текућу картицу у TachoNet мрежи (што је за сада могуће остварити једино посредством Агенције за безбедност саобраћаја). На слици 87 дат је приказ возача који је користио 2 картице на истом дигиталном тахографу. Као што се може видети, серијски бројеви картица су различити, а име и презиме возача је исто.

Slot	Kartennummer	Fahrer
1	A0000000003Y3001	Kocerha, Jozef
1	A0000000002LTB000	Kocerha, Jozef
2	A0000000003Y3001	Kocerha, Jozef
1	A0000000003Y3001	Kocerha, Jozef
1	A0000000002LTB000	Kocerha, Jozef
1	A0000000003Y3001	Kocerha, Jozef
1	A0000000002LTB000	Kocerha, Jozef

Слика 87 - Приказ возача који је поседовао 2 картице возача са различитим бројевима картице

- **Употреба картица других возача (отац и син са истим именом и презименом или особа из истог предузећа која није возач или јесте, али је на плаћеном одсуству и сл.)**

У овом случају возач користи своју картицу и у тренутку када нема право више да управља возилом, вади своју картицу и убацује туђу.

- **Управљање возилом без картице возача - намерно оштећење картице**

У овом случају возач предаје ручне записе чија се валидност мора потврдити анализом података. Возач намерно физички оштећује картицу како ова не би

била функционална. Оштећивање картице је могуће извршити наношењем (прскањем) лака за косу на чип картице или прелепљивањем чипа танком траком.

- **Фалсификовање картице возача**

Возач може фалсификовати картицу заменом идентитета, заменом или скидањем чипа, као и коришћењем картице без слике. На слици 88 приказан је пример фалсификоване картице возача.



Слика 88 - Фалсификована картица

- **Коришћење процесора за брисање и промену меморијских картица**

Уз помоћ одговарајуће опреме и стручног знања, могуће је манипулисати подацима на картицама возача. Ова манипулација није толико распрострањена с обзиром на то да захтева поседовање великог стручног знања и скупе опреме.

2.5.3 Манипулације са сензором кретања (KITAS)

Постоје два различита случаја манипулација на тахографу са сензором кретања:

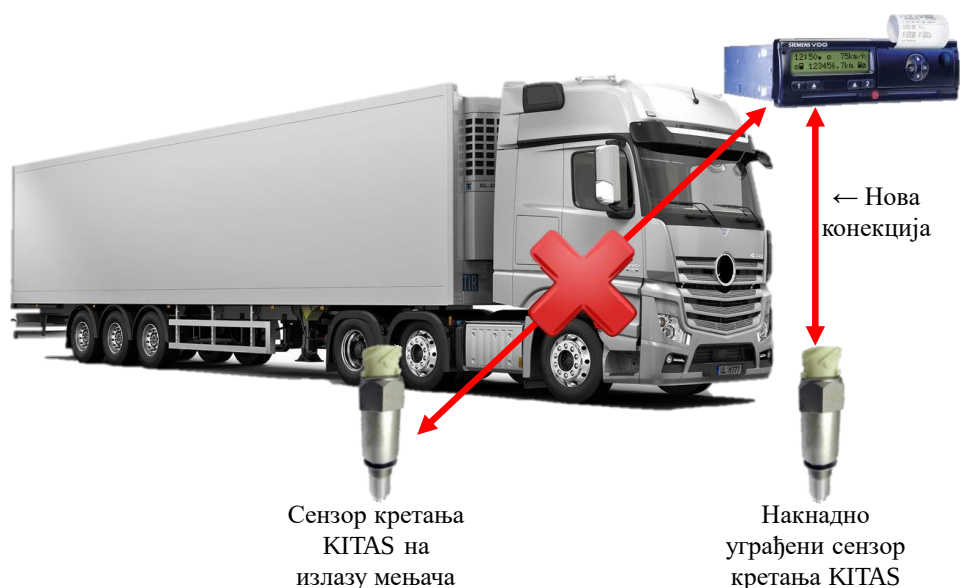
- **дупли сензор кретања**
- **прерађен сензор кретања**

2.5.3.1 Дупли сензор кретања

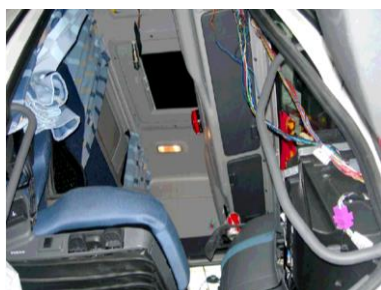
У случају постојања два сензора кретања (слика 89), оригинални сензор се налази на за то предвиђеном месту, док је други постављен на неком другом, сакривеном месту, које се најчешће налази у кабини возача (слика 90). Управљање овим сензором врши се уз помоћ даљинског управљача и то на тај начин што се активацијом другог сензора кретања брзина смањује на 0 km/h или се смањи за одређени проценат (10 %, 20 %, 40 %). Активацијом другог сензора кретања и смањивањем брзине за одређени проценат, возачи имају прилику да се брже крећу, а да то не буде евидентирано на тахографу,

као и да им, уколико поставе брзину на 0 km/h, тренутно време буде бележено као пауза, односно одмор.

Овај вид манипулације јако је тешко утврдити, с обзиром на то да је накнадно уграђени сензор кретања сакривен, а даљински се може налазити било где. Ипак, могуће је успешно установити постојање накнадно уграђених сензора кретања у радионици за тахографе.



Слика 89 - Манипулација повезивањем другог сензора кретања KITAS



Слика 90 - Пример другог, сакривеног сензора кретања у кабини возила

2.5.3.2 Прерађен сензор кретања

Још један види манипулације са сензором кретања јесте коришћење прерађеног сензора кретања. У овом случају користи се оригинални сензор кретања, који је скинут са возила и прерађен. Из тог разлога је јако тешко на путу открити такав облик манипулације, па је потребно на основу контроле документације и анализе података и сумње на манипулацију, послати возило на контролни преглед у радионицу за тахографе.

Такође, може се претпоставити да је извршен неки вид манипулације уколико се утврди да не постоји пломба на сензору кретања (KITAS). Изглед сензора кретања без пломбе дат је на слици 91.



Слика 91 - Сензор кретања (KITAS) без пломбе

Прерађени сензори кретања најчешће су различитих димензија и тежина од оригиналних.

Активација (контрола) прерађених сензора кретања врши се помоћу даљинских управљача. Изглед прерађених сензора кретања и даљинских управљача дат је на слици 92.



Слика 92 - Прерађени сензори кретања (KITAS) и даљински управљачи

Поред наведених манипулација, могућа је појава коришћења и сензора кретања (KITAS) са дуплом електроником, помоћу ког је могуће спречити доток импулса до тахографа. Као и у претходним случајевима, и у овом се контрола врши помоћу даљинског управљача. Детектовање овог вида манипулације могуће је једино у радионици за тахографе или уколико надзорни орган затекне возача у возилу у покрету (тј. да управља возилом) без записа активности управљања возилом на тахографу.

Манипулација са сензором кретања може се извршити одмицањем сензора кретања од звезде мењача. Одмицање сензора кретања резултоваће прекидом индуковања импулса, те ће се у том случају време управљања возилом бележити као пауза или одмор. Ову манипулацију је могуће открити у радионици за тахографе.

2.5.4 Манипулације уз помоћ магнета

Једна од најактуелнијих манипулација са тахографима јесте постављање малих и веома јаких магнета на сензор кретања. Магнет онемогућава слање импулса до тахографа и на тај начин је могуће управљати возилом, а да на тахографу буде приказана активност „одмор”. С обзиром на то да је присуство магнета тешко уочити на тахографу, најбоља провера јесте визуелним прегледом сензора кретања на возилу. На постојање могућности манипулације на сензору кретања коришћењем магнета указује различита запланост између сензора и околних делова возила. Илустрације ради, на слици 93 горе лево може се уочити да је сензор чистији од осталих делова. Такође је примерено, уколико су надзорни органи у могућности тј. опремљени да провере постојање појачаног магнетног поља и сл. Примери постављених магнета на сензорима кретања приказани су на следећим сликама (слика 93).



Слика 93 - Приказ магнета постављених на сензору кретања

Табела 11 - Прекршаји у погледу манипулација и злоупотреба тахографа

Врста прекршаја	Озбиљност прекршаја				ЗорВ
	МП	ОП	ВОП	ИОП	
Фалсификовање, брисање или уништавање података евидентираних на тахографском листићу, меморисаних у тахографу или на картици возача, као и на исписима са дигиталног тахографа				Правно лице или предузетник: 80.000-200.000 RSD Одговорно лице: 10.000-30.000 RSD или рад у јавном интересу 80-240 часова	члан 54. став 1. тачка 17) члан 54. став 2.
				Физичко лице: 30.000-100.000 RSD или рад у јавном интересу најмање 240 h +2 казнена поена	члан 58. став 1. тачка 6) члан 58. став 2.
Поседовање у возилу или коришћење уређаја или направе за манипулацију са тахографом, тахографским листићем или картицом возача које могу да доведу до фалсификовања, брисања или уништавања меморисаних или евидентираних података				Правно лице или предузетник: 80.000-200.000 RSD Одговорно лице: 10.000-30.000 RSD или рад у јавном интересу 80-240 часова	члан 54. став 1. тачка 18) члан 54. став 2.
				Физичко лице: 30.000-100.000 RSD или рад у јавном интересу најмање 240 h +2 казнена поена	члан 58. став 1. тачка 7) члан 58. став 2.
МП - мањи прекршај; ОП - озбиљан прекршај; ВОП - веома озбиљан прекршај; ИОП - изузетно озбиљан прекршај					

