

# Czas pracy kierowcy





**asp. szt. Andrzej Ziętek**  
**st. asp. Dariusz Chojnacki**  
**asp. Robert Czyżycki**

Zakład Prewencji i Ruchu Drogowego

# Czas pracy kierowcy



Katowice 2020

Nadzór merytoryczny:  
mł. insp. Henryk Bartecki

Redakcja, korekta, skład:  
Paweł Mięsiak

© Szkoła Policji w Katowicach, Katowice 2020. Pewne prawa zastrzeżone.

Niniejsza publikacja w całości stanowi materiał dydaktyczny Szkoły Policji w Katowicach. Publikacja dostępna jest na licencji:  
Creative Commons – Uznanie autorstwa – Użycie niekomercyjne – Na tych samych warunkach (CC-BY-NC-SA) 4.0 Polska.

Postanowienia licencji są dostępne pod adresem:  
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/legalcode.pl>

# Spis treści

---

<b>Wstęp</b> .....	4
<b>1. Czas pracy kierowcy</b> .....	6
1.1. Podstawowe definicje związane z czasem pracy kierowcy .....	6
1.2. Czas pracy oraz dyżury kierowcy .....	7
1.3. Czas jazd, przerw i odpoczynków .....	10
1.4. Czas pracy kierowcy podczas przewozów regularnych .....	19
1.5. Praca kierowcy w godzinach nadliczbowych .....	22
1.6. Miejsce pracy kierowcy .....	23
1.7. Dokumentacja czasu pracy kierowcy przez pracodawcę .....	24
<b>2. Tachograf analogowy i wykresówki</b> .....	26
2.1. Budowa tachografu analogowego .....	26
2.2. Wykresówki – tarcze do tachografu .....	30
<b>3. Tachografy cyfrowe</b> .....	34
3.1. Obowiązek instalowania tachografów cyfrowych .....	34
3.2. Budowa tachografu cyfrowego oraz rodzaje kart do tachografu .....	35
3.3. Piktogramy .....	43
3.4. Czas UTC .....	44
<b>4. Kontrola czasu pracy kierowców</b> .....	46
4.1. Sposób postępowania kontrolera w czasie pracy .....	49
4.2. Manipulacje kierowców .....	51
<b>Podsumowanie</b> .....	53
<b>Bibliografia</b> .....	55

Zagadnienia związane z czasem pracy kierowców mają kluczowe znaczenie dla bezpieczeństwa na drogach i są od lat przedmiotem prac legislacyjnych w Europie. Pierwszą regulacją prawną, normującą pracę kierowców, była Konwencja AETR, która wprowadziła obowiązek montowania w pojazdach przyrządów kontrolnych zwanych tachografami, czyli urządzeń rejestrujących czas jazdy, odpoczynku, przebytej przez pojazd drogi jak również jego prędkość. Celem tej konwencji było usprawnienie transportu drogowego oraz zwiększenie bezpieczeństwa na drogach. Odpowiednikiem Konwencji AETR obowiązującym na terenie Wspólnoty Europejskiej jest rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady Unii Europejskiej z dnia 15 marca 2006 r.

Kierowcy przyzwyczajeni do obowiązujących norm, niejednokrotnie bagatelizują ich znaczenie i nie doceniają skuteczności służb kontrolnych. Znaczenie tych wszystkich norm jest bardzo istotne – ich celem jest bowiem ograniczenie do minimum obecnych w ruchu drogowym kierowców przemęczonych, niezdolnych do zachowania należytego bezpieczeństwa w prowadzeniu pojazdu. Ponadto normy ograniczające czas prowadzenia pojazdu przyczyniły się do poprawy bezpieczeństwa, jak również do poprawiania zasad uczciwej konkurencji pomiędzy przedsiębiorstwami transportowymi.

Celem niniejszej pracy jest zebranie i przedstawienie problematyki czasu pracy kierowców oraz zwrócenie uwagi na sposoby manipulacji w urządzeniach, które mają pilnować przestrzegania norm prawnych dotyczących czasu pracy kierowców. W pracy przedstawiono również sposób, w jaki powinna odbyć się kontrola czasu pracy kierowcy na drodze.

Praca składa się z czterech rozdziałów. Pierwszy rozdział nosi tytuł: „Czas pracy kierowcy” i stanowi wprowadzenie, zapoznanie się z podstawami dotyczącymi czasu pracy kierowców.

Rozdział drugi zatytułowany: „Tachografy analogowe i wykresówki” poświęcono budowie tachografu analogowego oraz opisano w nim funkcje wykresówek.

W rozdziale trzecim („Tachograf cyfrowy”) przedstawiono istotę wprowadzenia oraz opisano budowę tachografu cyfrowego oraz kart w nim stosowanych.

W kolejnym, czwartym rozdziale, zatytułowanym: „Kontrola czasu pracy kierowców” przedstawiono algorytm postępowania kontrolera.

W podsumowaniu dokonano omówienia wcześniej opisanych zagadnień.

## Rozdział 1.

# Czas pracy kierowcy

---

### 1.1. Podstawowe definicje związane z czasem pracy kierowcy

W tym rozdziale zostaną przedstawione podstawowe definicje, z którymi zapoznanie się jest niezbędne do prawidłowego zrozumienia zagadnień związanych z czasem pracy kierowców:

- kierowca – każda osoba, otrzymująca wynagrodzenie lub nie, która prowadzi pojazd nawet w ciągu krótkiego okresu oraz każda osoba, która jest przewożona w pojeździe w celu podjęcia, w ramach swoich obowiązków, jego prowadzenia w razie potrzeby,
- członek załogi – oznacza kierowcę, konwojenta, konduktora, niezależnie od tego, czy osoba ta otrzymuje wynagrodzenie czy też nie,
- przedsiębiorstwo transportowe – oznacza osobę fizyczną, osobę prawną lub związek lub grupę osób nieposiadającą osobowości prawnej niezależnie od tego, czy działa zarobkowo lub nie, bądź jednostkę państwową niezależnie od tego, czy posiada ona osobowość prawną, czy też podlega organowi posiadającemu osobowość prawną, która zarobkowo lub na potrzeby własne wykonuje przewozy drogowe,
- przewóz drogowy – oznacza każdą podróż odbywaną w całości lub części po drogach publicznych przez pojazd, z ładunkiem lub bez, używany do przewozu osób lub rzeczy,
- przewóz niehandlowy – oznacza każdy przewóz drogowy inny niż przewóz zarobkowy lub na własny rachunek, za który nie otrzymuje się bezpośredniego ani pośredniego wynagrodzenia i który nie generuje bezpośrednio ani pośrednio żadnego dochodu dla kierowcy pojazdu ani nikogo innego oraz który nie ma związku z działalnością zawodową ani handlową.
- tydzień – oznacza okres od godz.: 00:00 w poniedziałek do godz. 24:00 w niedzielę.



## 1.2. Czas pracy oraz dyżury kierowcy

**Czas pracy** jest to czas od rozpoczęcia do zakończenia pracy, w którym pracownik przede wszystkim znajduje się w dyspozycji pracodawcy, w zakładzie pracy albo w innym wyznaczonym miejscu do wykonywania pracy (obejmuje on wszystkie czynności związane z wykonywaniem przewozu drogowego). Planując pracę kierowcy, uwzględnia się też inne okresy wliczane do czasu pracy kierowcy.

Czasem pracy kierowcy jest czas od rozpoczęcia do zakończenia pracy, która obejmuje wszystkie czynności związane z wykonywaniem przewozu drogowego, w szczególności:

- prowadzenie pojazdu,
- załadunek i rozładunek oraz nadzór nad załadunkiem i wyładunkiem,
- kontrola i nadzór nad osobami wsiadającymi i wysiadającymi,
- czynności spedycyjne,
- codzienną obsługę pojazdów i przyczep,
- niezbędne formalności administracyjne (m.in. czynności dotyczące odprawy celnej),
- inne prace podejmowane w celu wykonania zadania służbowego lub zapewnienia bezpieczeństwa osób, pojazdu i rzeczy,
- utrzymanie pojazdu w czystości.

Czasem pracy jest również czas poza przyjętym rozkładem czasu pracy, gdy kierowca pozostaje na stanowisku pracy kierowcy w gotowości do wykonywania pracy, a w szczególności podczas oczekiwania na załadunek lub rozładunek, których przewidywany czas trwania nie jest znany kierowcy przed wyjazdem albo przed rozpoczęciem danego okresu.

Do czasu pracy kierowcy wlicza się przerwę w pracy trwającą 15 minut, którą pracodawca jest obowiązany wprowadzić, jeżeli dobowy wymiar czasu pracy kierowcy wynosi co najmniej 6 godzin.

Do czasu pracy kierowcy nie wlicza się:

- czasu dyżuru, jeżeli podczas dyżuru kierowca nie wykonywał pracy,
- nieusprawiedliwionych postojów w czasie prowadzenia pojazdu,

- dobowego nieprzerwanego odpoczynku,
- przerwy w pracy wynikającej z systemu przerywanego czasu pracy.

Do czasu pracy kierowcy należy wliczyć też szereg innych okresów, jak np. czas przestoju. Pracodawca powinien zorganizować pracę tak, aby zapewnić pełne wykorzystanie przez pracowników czasu pracy. Przedsiębiorca odpowiada za nieprawidłową organizację pracy, co oznacza, że pracownik zachowuje cały czas prawo do wynagrodzenia za pracę, niezależnie od możliwości ekonomicznych pracodawcy. Prawo to przysługuje z tytułu pozostawania w gotowości do pracy niewykonanej z przyczyn dotyczących pracodawcy np. z powodu przestoju<sup>1</sup>.

Analizując powyższe zapisy można wysunąć wnioski, iż czas kierowcy przeznaczony na oczekiwanie załadunek i rozładunek wliczany jest do jego czasu pracy. W przypadku przekroczenia norm czasu pracy, ten czas wliczany jest do nadgodzin. Godziny, które kierowca spędził np. na oczekiwaniu na naprawę pojazdu, powinno się w tym przypadku potraktować jako czas przestoju, który również jest wliczany do czasu pracy w tym również godziny nadliczbowe.

**Czasem dyżuru** jest czas, w którym kierowca poza normalnymi godzinami pracy pozostaje cały czas w gotowości do wykonania pracy wynikającej z umowy o pracę w zakładzie lub innym miejscu wskazanym przez pracodawcę. Do czasu dyżuru wlicza się również przerwy na odpoczynek.

W chwili, gdy pojazd jest prowadzony w załodze, to czas pracy kierowcy nieprzeznaczony na kierowanie pojazdem również jest zaliczany jako czas dyżuru.

Do dyżuru nie może być wliczony czas, który przysługuje kierowcy do dobowego nieprzerwanego odpoczynku. Wykorzystanie dobowego odpoczynku w pojeździe lub poza nim nie może być traktowane jako czas dyżuru.

Do dyżuru pełnionego w domu zatrudnionemu kierowcy należy się czas wolny od pracy w wymiarze czasu odpowiadającym długości dyżuru. W przypadku, gdy

---

<sup>1</sup> Rycak M.B., *Czas pracy kierowców. Zagadnienia prawne i praktyczne*, s. 54.

nie jest możliwe odebranie czasu wolnego z tytułu dyżuru, pracownikowi przysługuje wynagrodzenie wynikające z jego indywidualnego zaszeregowania określone stawką godzinową lub miesięczną. Natomiast gdy składnik gratyfikacji nie został wyodrębniony podczas określania warunków wynagrodzenia – 60% wynagrodzenia.

Zatem dyżur jest dodatkowym obowiązkiem pracownika na rzecz przedsiębiorcy – po jego normalnych godzinach pracy. Jednak jest to obowiązek pracownika wynikający ze stosunku pracy. Dyżur to zaplanowany składnik organizacji pracy, który jest ustalany w celu zabezpieczenia przypuszczalnych potrzeb pracodawcy np. w razie wynikającej potrzeby z tytułu niespodziewanych zamówień. Podczas dyżuru pracownicy powinni przejawiać pełną gotowość do pracy, a konieczność jej wykonywania nie jest z góry założona oraz stanowi okoliczność niepewną.

Czas dyżuru pełniony przez kierowcę poza normalnymi godzinami pracy w zakładzie lub innym miejscu wskazanym przez pracodawcę nie zalicza się do jego czasu pracy w przypadku, gdy podczas dyżuru kierowca nie wykonywał żadnej pracy. Czas efektywnego wykonania pracy podczas dyżuru, pełnionego w miejscu zamieszkania należy traktować jako godziny nadliczbowe<sup>2</sup>.

Jeżeli pracodawca nie wprowadził przerywanego czasu pracy, to czas specyficznego dyżuru kierowcy powinien być wliczony do czasu pracy. Czas pracy kierowcy powinien być tak zaplanowany, aby jasno wynikało, które godziny są „normalnymi godzinami pracy” w ramach etatu, a które są godzinami dyżurowymi. Ustawodawca ustalając, że dyżur kierowcy to pozostawanie w gotowości do wykonywania pracy wynikającej z umowy o pracę poza normalnym czasem pracy kierowcy przyjął, że pracodawca powinien w pierwszej kolejności zaplanować pracownikowi tyle godzin normalnej pracy w okresie rozliczeniowym, ile wynika z zatrudnienia w pełnym wymiarze czasu pracy<sup>3</sup>.

---

<sup>2</sup> Tamże, s. 57.

<sup>3</sup> Wyrok SN z dnia 18 stycznia 2012 r., II PK 116/11 LEX nr 1230262.

**Okresy pozostawania do dyspozycji** przez kierowcę oznaczają okresy inne niż przerwy i czas odpoczynku, podczas których kierowca nie jest obowiązany pozostawać na stanowisku pracy, będąc jednocześnie w gotowości do rozpoczęcia albo kontynuowania prowadzenia pojazdu albo wykonywania innej pracy. Okresy pozostawania do dyspozycji obejmują w szczególności czas, w którym kierowca towarzyszy pojazdowi transportowanemu promem lub pociągiem, czas oczekiwania na przejściach granicznych oraz w związku z ograniczeniami w ruchu drogowym. Okresy pozostawania do dyspozycji poza rozkładem czasu pracy zalicza się do czasu dyżuru.

W przypadku gdy kierowca, do którego stosuje się zadaniowy czas pracy, nie wypracował dobowego wymiaru czasu pracy, pozostawanie do dyspozycji pracodawcy zalicza się do czasu pracy w wymiarze 8 godzin. W pozostałym zakresie (powyżej 8 godzin) okresy pozostawania kierowcy do dyspozycji pracodawcy zalicza się do czasu dyżuru.

Zatem w przypadku oczekiwania przez kierowcę na przejazd z powodu czasowych ograniczeń w ruchu pojazdów ciężarowych np. ze względu na wysokie temperatury, mamy do czynienia z pozostawaniem kierowcy do dyspozycji pracodawcy, a czas wykraczający poza przewidziany rozkładem czasu pracy należy potraktować jako czas dyżuru.

### **1.3. Czas jazdy, przerw i odpoczynków**

Należy stwierdzić, iż po modyfikacji konwencji AETR w obszarze czasu prowadzenia pojazdu, przerw w prowadzeniu oraz czasu odpoczynku, zapisy konwencji są praktycznie zbieżne z zapisami w rozporządzeniu (WE) nr 561/2006. Tym samym oba akty prawne w tym zakresie nie różnią się znacznie od siebie.

Rozporządzenie 561/2006 ma zastosowanie do przewozu drogowego:

- rzeczy gdy dopuszczalna masa całkowita pojazdów łącznie z przyczepą lub naczepą przekracza 3,5 tony; lub
- od dnia 1 lipca 2026 roku – rzeczy w międzynarodowym transporcie drogowym lub kabotażowym, gdy dopuszczalna masa całkowita pojazdów łącznie z przyczepą lub naczepą przekracza 2,5 tony; lub

- osób, pojazdami skonstruowanymi lub trwale przystosowanymi i przeznaczonymi do przewozu więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą.

Niniejsze rozporządzenie 561/2006 stosuje się, niezależnie od kraju rejestracji pojazdu, do przewozu drogowego wykonywanego:

- wyłącznie na terytorium Wspólnoty, oraz
- pomiędzy Wspólnotą, Szwajcarią i państwami będącymi stronami umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym.

„Przerwa” oznacza okres, w którym kierowca nie może prowadzić pojazdu ani wykonywać żadnej innej pracy, wykorzystywany wyłącznie do odpoczynku.

„Odpoczynek” oznacza nieprzerwany okres, w którym kierowca może swobodnie dysponować swoim czasem.

„Dzienny okres odpoczynku” oznacza dzienny okres, w którym kierowca może swobodnie dysponować swoim czasem i obejmuje „regularny dzienny okres odpoczynku” lub „skrócony dzienny okres odpoczynku”.

- „regularny dzienny okres odpoczynku” oznacza nieprzerwany odpoczynek trwający co najmniej 11 godzin. Alternatywnie, regularny dzienny okres odpoczynku można wykorzystać w dwóch częściach, z których pierwsza musi nieprzerwanie trwać co najmniej 3 godziny a druga co najmniej 9 godzin.
- „skrócony dzienny okres odpoczynku” oznacza nieprzerwany odpoczynek trwający co najmniej 9 godzin, ale krócej niż 11 godzin.

„Tygodniowy okres odpoczynku” oznacza tygodniowy okres, w którym kierowca może swobodnie dysponować swoim czasem i obejmuje „regularny tygodniowy okres odpoczynku” lub „skrócony tygodniowy okres odpoczynku”:

- „regularny tygodniowy okres odpoczynku” oznacza odpoczynek trwający co najmniej 45 godzin,
- „skrócony tygodniowy okres odpoczynku” oznacza odpoczynek trwający krócej niż 45 godzin, który można skrócić do nie mniej niż 24 kolejnych godzin.

„Dzienny czas prowadzenia pojazdu” oznacza czas prowadzenia pojazdu od zakończenia jednego dziennego okresu odpoczynku do rozpoczęcia następnego dziennego okresu odpoczynku lub pomiędzy dziennym okresem odpoczynku a tygodniowym okresem odpoczynku.

Dzienny czas prowadzenia pojazdu nie może przekroczyć 9 godzin. Czas ten może być wydłużony najwyżej dwukrotnie w każdym tygodniu do maksymalnie 10 godzin. Tygodniowy czas kierowania pojazdem nie może przekroczyć 56 godzin, zaś całkowity czas prowadzenia pojazdu w każdym okresie dwóch następujących po sobie tygodni nie może przekroczyć 90 godzin.

Na rysunku nr 1 przedstawiono prawidłowy oraz nieprawidłowy czas prowadzenia pojazdów w następujących po sobie tygodniach. Natomiast na rysunku 2. zaprezentowano przykładowy schemat prowadzenia pojazdu w czasie dwóch tygodni.



Rysunek nr 1. Czas prowadzenia pojazdów w sposób prawidłowy i nieprawidłowy. Źródło: Transica, Prawo Transportowe, <http://transtica.pl/news/40/65/Dzienny-i-tygodniowy-czas-prowadzenia-pojazdu.html>, 19.11.2020 r.

## Dwutygodniowy czas prowadzenia pojazdu

### 1 Tydzień = 56h

PON	WT	SR	CZW	PTK	SOB	ND
9h	10h	10h	9h	9h	9h	W

**Czas prowadzenia pojazdu w ciągu tygodnia 56 h.  
Max. 6 24-godzinnych okresów prowadzenia pojazdu**

### 2 Tydzień = max 34h

PON	WT	SR	CZW	PTK	SOB	ND
W	9h	10h	10h	5h	W	W

**Czas prowadzenia pojazdu w ciągu 2 tygodni nie  
może przekroczyć 90h. (56h + 34h = 90h)**

Rysunek nr 2. Czas prowadzenia pojazdu w okresie dwutygodniowym. Źródło: Transica, Prawo Transportowe, <http://transtica.pl/news/40/65/Dzienny-i-tygodniowy-czas-prowadzenia-pojazdu.html>, 19.11.2020 r.

Kierowca zobowiązany jest rejestrować na wykresówce lub karcie kierowcy inną pracę oraz cały czas spędzony na kierowaniu pojazdem używanym do działalności zarobkowej a także wszelkie okresy gotowości.

Jeżeli z różnych przyczyn, np. niesprawnego tachografu, braku możliwości wymiany wykresówki, konieczności wyjęcia karty kierowcy, nie może za pomocą urządzenia rejestrującego zapisać swoich okresów aktywności, wówczas kierowca dokonuje zapisu ręcznie na odwrocie wykresówki, wydruku lub ręcznie wprowadza dane do urządzenia rejestrującego.

Decyzję, które okresy prowadzenia pojazdu w tygodniu zostaną wydłużone do 10 godzin, podejmuje osoba planująca przewóz drogowy, może to też zrobić sam kierowca. Przepisy w żaden sposób nie wprowadzają szczegółowych warunków korzystania z 10-ciogodzinnych okresów jazdy. Bezwzględnie jednak należy pamiętać, że nie ma żadnej różnicy, czy kierowca wykorzysta 9:07, czy 9:58 czasu prowadzenia, ponieważ w obu tych przypadkach jednakowo wykorzystał on wydłużony okres

prowadzenia. Nie istnieją żadne zakazy organizacji 10 godzinnego okresu prowadzenia dwóch dni z rzędu. Teoretycznie istnieje możliwość prowadzenia pojazdu cztery dni z rzędu po 10 godzin. Sytuacja taka może zajść w przypadku, gdy kierowca kolejno w sobotę, niedzielę, poniedziałek i wtorek będzie prowadził pojazd po 10 godzin.

Doba dla załogi prowadzącej pojazd trwa 30 godzin, a nie jak w przypadku prowadzenia pojazdu przez jednego kierowcę 24 godziny. Standardowe okresy kierowania pojazdem w przypadku załogi dwuosobowej: 4,5 h – I kierowca, 4,5 h – II kierowca, 4,5 h – I kierowca, 4,5 h – II kierowca, co najmniej 9 h – odpoczynek.

W przypadku pracy w załodze kilkuosobowej kierowca może wykorzystać przerwę trwającą 45 minut w pojeździe kierowanym przez innego kierowcę, pod warunkiem że kierowca, który ma przerwę, nie jest zaangażowany w pomoc kierowcy prowadzącemu pojazd.

Po czteroipółgodzinnym okresie prowadzenia pojazdu kierowcy przysługuje co najmniej czterdziestopięciominutowa przerwa, chyba że zaczyna on okres odpoczynku, co przedstawia rys. 3.

## Przykładowy schemat odbioru przerwy 45 min.



Rysunek nr 3. Schemat odbioru 45 minutowej przerwy. Źródło: Transica, Prawo Transportowe, <http://transtica.pl/news/40/65/Dzienny-i-tygodniowy-czas-prowadzenia-pojazdu.html>, 19.11.2020 r.



Przerwę tę można zastąpić dwiema krótszymi: pierwsza 15 minut, po której nastąpi przerwa długości co najmniej 30 minut, co przedstawiono na rysunku 4.

## Przykładowy schemat odbioru przerwy 15+30 min.



Rysunek nr 4. Podział 45 minutowej przerwy. Źródło: Transica, Prawo Transportowe, <http://transtica.pl/news/40/65/Dzienny-i-tygodniowy-czas-prowadzenia-pojazdu.html>, 19.11.2020 r.

W przypadku odebrania przez kierowcę przerwy trwającej co najmniej 45 minut po okresie jazdy krótszym niż cztery i pół godziny (np. po dwóch godzinach jazdy), a następnie kolejnej przerwy trwającej co najmniej 30 min (ale mniej niż 45 min.) po łącznym okresie jazdy nieprzekraczającym cztery i pół godziny, a więc po dwóch i pół godzinach jazdy, należy przyjąć następujący sposób naliczania: każde wykorzystanie przerwy trwającej co najmniej 45 minut rozpoczyna kolejny okres rozliczeniowy, a więc na kolejne cztery i pół godziny jazdy musi przypaść kolejna przerwa odebrana zgodnie z obowiązującymi przepisami.

W każdym 24-godzinnym okresie, po upływie poprzedniego dziennego okresu odpoczynku, kierowca musi wykorzystać kolejny dzienny okres odpoczynku.

Jeżeli część dziennego okresu odpoczynku zawarta w 24 godzinnym okresie wynosi co najmniej 9 godzin, ale nie mniej niż 11 godzin, wówczas ten dzienny okres odpoczynku uznaje się za skrócony dzienny okres odpoczynku. Kierowca może mieć najwyżej trzy skrócone dzienne okresy odpoczynku pomiędzy dwoma tygodniowymi okresami odpoczynku.

W ciągu dwóch kolejnych tygodni kierowca jest zobowiązany wykorzystać co najmniej:

- dwa regularne tygodniowe okresy odpoczynku,
- jeden regularny tygodniowy okres odpoczynku i jeden skrócony tygodniowy okres odpoczynku trwający co najmniej 24 godziny.

Tygodniowy okres odpoczynku rozpoczyna się nie później niż po zakończeniu sześciu 24-godzinnych okresów, licząc od końca poprzedniego tygodniowego okresu odpoczynku. Odpoczynek stanowiący rekompensatę za skrócony tygodniowy okres odpoczynku wykorzystuje się łącznie z innym okresem odpoczynku trwającym co najmniej 9 godzin.

W drodze odstępstwa kierowca wykonujący międzynarodowe przewozy drogowe rzeczy może, poza państwem członkowskim siedziby, wykorzystać dwa kolejne skrócone tygodniowe okresy odpoczynku, pod warunkiem, że w ciągu kolejnych czterech tygodni wykorzysta przynajmniej cztery tygodniowe okresy odpoczynku, z których przynajmniej dwa będą regularnymi okresami odpoczynku.

Uznaje się, że kierowca wykonuje międzynarodowe przewozy drogowe, jeżeli rozpoczyna on dwa kolejne skrócone tygodniowe okresy odpoczynku poza państwem członkowskim siedziby pracodawcy i poza państwem swojego zamieszkania.

W drodze odstępstwa kierowca wykonujący pojedynczą usługę okazjonalną w międzynarodowym przewozie osób, zdefiniowaną w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1073/2009 z dnia 21 października 2009 r. w sprawie wspólnych zasad dostępu do rynku dla usług autokarowych i autobusowych może odłożyć tygodniowy okres odpoczynku o maksimum 12 kolejnych okresów dwudziestoczworgodzinnych po uprzednim regularnym tygodniowym okresie odpoczynku, pod warunkiem że:

- a) usługa trwa co najmniej 24 kolejne godziny w państwie członkowskim lub państwie trzecim, do którego zastosowanie ma rozporządzenie 561/2006, innym niż państwo, w którym rozpoczęło się świadczenie usługi;
- b) po skorzystaniu z odstępstwa kierowca korzysta z:

- dwóch regularnych okresów odpoczynku, albo
  - jednego regularnego tygodniowego okresu odpoczynku i jednego skróconego tygodniowego okresu odpoczynku trwającego co najmniej 24 godziny. Skrócenie jest jednak równoważnym okresem odpoczynku wykorzystywanym jednorazowo przed końcem trzeciego tygodnia po zakończeniu okresu odpoczynku,
- c) po dniu 1 stycznia 2014 r., jeżeli pojazd jest wyposażony w urządzenie rejestrujące,
- d) po dniu 1 stycznia 2014 r., w przypadku prowadzenia pojazdu w godzinach od 22:00 do 6:00, pojazd obsługuje kilku kierowców lub okres prowadzenia pojazdu przez cztery i pół godziny zostaje skrócony do trzech godzin.

Każde skrócenie tygodniowego okresu odpoczynku należy zrekompensować równoważnym okresem odpoczynku wykorzystywanym jednorazowo przed końcem trzeciego tygodnia następującego po danym tygodniu.

W przypadku gdy wykorzystano dwa kolejne skrócone tygodniowe okresy odpoczynku to następny okres tygodniowego odpoczynku musi być poprzedzony okresem odpoczynku wykorzystywanym jako rekompensata za te dwa skrócone okresy odpoczynku.

Odpoczynek wykorzystywany jako rekompensata za skrócony tygodniowy okres odpoczynku wykorzystuje się łącznie z innym okresem odpoczynku trwającym co najmniej 9 godzin.

Regularne tygodniowe okresy odpoczynku oraz dowolny tygodniowy okres odpoczynku trwający co najmniej 45 godzin wykorzystywany jako rekompensata za wcześniejsze skrócone tygodniowe okresy odpoczynku nie mogą być wykorzystywane w pojeździe. Muszą one być wykorzystane w odpowiednim dla każdej płci miejscu zakwaterowania wyposażonym w odpowiednią infrastrukturę noclegową i sanitarną.

Tygodniowy okres odpoczynku, który przypada na dwa tygodnie można zaliczyć do dowolnego z nich, ale nie obu.

Na zasadzie odstępstwa, w przypadku gdy kierowca towarzyszy pojazdowi transportowanemu promem lub pociągiem i wykorzystuje regularny dzienny okres odpoczynku lub skrócony tygodniowy okres odpoczynku, czas ten można przerwać,

jednak nie więcej niż dwukrotnie, innymi czynnościami trwającymi łącznie nie dłużej niż jedną godzinę. Podczas tego regularnego dziennego okresu odpoczynku lub skróconego tygodniowego okresu odpoczynku kierowca musi mieć do dyspozycji kabinę sypialną, koję lub kuszetkę.

W odniesieniu do regularnych tygodniowych okresów odpoczynku odstępstwo to dotyczy wyłącznie podróży promem lub pociągiem, jeżeli:

a) podróż jest zaplanowana na przynajmniej 8 godzin

oraz

b) kierowca ma do dyspozycji kabinę sypialną na promie lub w pociągu.

Czas spędzony na dojeździe do miejsca postoju pojazdu objętego zakresem rozporządzenia 561/2006 lub powrotu z tego miejsca, jeżeli pojazd nie znajduje się ani w miejscu zamieszkania kierowcy, ani w centrum operacyjnym pracodawcy, którym kierowca zwykle pracuje, nie jest liczony jako odpoczynek lub przerwa, chyba że kierowca znajduje się na promie lub w pociągu i ma do dyspozycji kabinę sypialną, koję lub kuszetkę.

Czas spędzony przez kierowcę jadącego pojazdem nieobjętym zakresem rozporządzenia 561/2006 do lub z pojazdu objętego zakresem rozporządzenia 561/2006, który nie znajduje się w miejscu zamieszkania kierowcy ani w bazie pracodawcy, gdzie kierowca zazwyczaj pracuje jest traktowany jako „inna praca”.

Zgodnie z art. 12 rozporządzenia 561/2006 przypadku gdy nie zagraża to bezpieczeństwu na drodze, jak również w celu umożliwienia kierowcy dojazdu do odpowiedniego miejsca postoju kierowca ma prawo odstąpić od wytycznych dotyczących czasu pracy jedynie w celu zapewnienia bezpieczeństwa osób, pojazdu lub ładunku. Jednakże jest on zobowiązany do odnotowania powodu odstąpienia od postanowień na wykresówce lub wydruku w przypadku tachografu cyfrowego najpóźniej po dojechaniu do miejsca postoju.

Pod warunkiem, że nie zagraża to bezpieczeństwu ruchu drogowego, w wyjątkowych okolicznościach kierowca może także odstąpić od art. 6 ust. 1 i 2 oraz art. 8 ust. 2, przekraczając dzienny i tygodniowy czas prowadzenia pojazdu o maksymalnie

jedną godzinę, aby dotrzeć do centrum operacyjnego pracodawcy lub swojego miejsca zamieszkania w celu wykorzystania tygodniowego okresu odpoczynku. Na tych samych warunkach kierowca może przekroczyć dzienny i tygodniowy czas prowadzenia pojazdu o maksymalnie dwie godziny, pod warunkiem że wykorzystał on przerwę trwającą nieprzerwanie 30 minut bezpośrednio przed tym dodatkowym czasem prowadzenia pojazdu niezbędnym, aby dotrzeć do centrum operacyjnego pracodawcy lub swojego miejsca zamieszkania w celu wykorzystania regularnego tygodniowego okresu odpoczynku.

Kierowca wskazuje powody takiego odstępstwa odręcznie na wykresówce urządzenia rejestrującego, na wydruku z urządzenia rejestrującego lub na planie pracy najpóźniej po przybyciu do miejsca docelowego lub odpowiedniego miejsca postoju.

Każdy wydłużony okres pracy musi być kompensowany równoważnym okresem odpoczynku wykorzystywanym jednorazowo przed końcem trzeciego tygodnia następującego po danym tygodniu.

#### **1.4. Czas pracy kierowcy podczas przewozów regularnych**

Regularne przewozy osób to krajowe lub międzynarodowe usługi polegające na przewozie osób w określonych odstępach czasu oraz określonymi trasami z możliwością wsiadania i wysiadania na ustalonych góry przystankach.

**Przewozy regularne** to publiczny przewóz osób i ich bagażu w określonych odstępach czasu i określonymi trasami na zasadach określonych w prawie przewozowym. Przewozem regularnym jest między innymi komunikacja miejska, czyli gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach administracyjnych danego miasta, gminy, powiatu albo kilku miast, gmin, powiatów ze sobą sąsiadujących, przy czym musi zostać zawarty związek międzygminny w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego.

**Dzienny czas sprowadzenia pojazdu** w przypadku przewozów regularnych przypadający pomiędzy dwoma dziennymi okresami odpoczynku lub pomiędzy

dziennym oraz tygodniowym okresem odpoczynku może maksymalnie wynosić 10 godzin. Dzienny czas prowadzenia pojazdu należy rozumieć jako łączny czas prowadzenia pojazdu określony w rozkładzie czasu pracy kierowcy na daną dobę, który został sporządzony zgodnie z rozkładem jazdy.

**Tygodniowy czas prowadzenia pojazdu** dla kierowcy wykonującego przewóz regularny, którego trasa nie przekracza 50 km, może wynosić 60 godzin. Tak więc w przypadku przewozów regularnych, kierowca może prowadzić pojazd w ciągu jednego tygodnia nawet po 10 godzin przez 6 dni. Jednak po tym czasie jest zobowiązany bezwzględnie do skorzystania z odpoczynku tygodniowego.

Należy zwrócić uwagę na to, iż maksymalny czas prowadzenia pojazdu w dwutygodniowym okresie przez kierowcę w przewozach regularnych na trasie do 50 km wynosi 90 godzin, tak jak w przypadku pozostałych przewozów.

Na przykład pracodawca planując w pierwszym tygodniu 60 godzin prowadzenia pojazdu, w drugim może zaplanować maksymalnie 30 godzin, aby nie przekroczyć 90 godzin prowadzenia pojazdu w dwóch tygodniach. Ponadto należy zwrócić uwagę na to, iż liczba 90 godzin prowadzenia pojazdu dotyczy każdych dwóch sąsiadujących tygodni. W takim przypadku pracodawca powinien zaplanować w pierwszym tygodniu 90 godzin, w drugim 30 godzin, w trzecim 60 godzin.

W przewozach regularnych na trasach do 50 km czas przerwy wynosi:

- 30 minut w przypadku, gdy dzienny czas prowadzenia pojazdu wynosi od 6 do 8 godzin,
- 45 minut w sytuacji, gdy dzienny czas prowadzenia pojazdu przekracza 8 godzin.

Przerwa musi być zawsze udzielona przed upływem 6 godzin łącznego prowadzenia pojazdu. Może być ona podzielona na okresy krótsze dostosowane do rozkładu jazdy pod warunkiem, że jedna część będzie trwała co najmniej 15 minut.

Na przykład w danym dniu kierowca ma do pokonania następujące trasy:

- 1,5 godziny jazdy – 10 minut przerwy pomiędzy kursami,
- 1,5 godziny jazdy – 10 minut przerwy,

- 1 godzina jazdy – 5 minut przerwy,
- 2 godziny jazdy – 15 minut przerwy,
- 2 godziny jazdy.

Analizując powyższy przykład można zauważyć, iż przerw pomiędzy kursami łączyło się 40 minut. Zatem jest to wystarczający czas, gdyż w tym dniu czas pracy kierowcy wynosi 8 godzin, a przerwa o odpowiedniej długości została udzielona dopiero po 6 godzinach.

Kolejny przykład przedstawia sytuację, gdy kierowca prowadzi pojazd przez okres 9 godzin:

- 2 godziny jazdy – 15 minut przerwy pomiędzy kursami,
- 1 godzina jazdy – 10 minut przerwy,
- 1 godzina jazdy – 10 minut przerwy,
- 1 godzina jazdy – 10 minut przerwy,
- 2 godziny jazdy,
- 2 godziny jazdy.

Analizując ten przykład widać, iż pierwsza przerwa z czterech trwająca 15 minut, została udzielona kierowcy po 2 godzinach prowadzenia pojazdu. Przerwy kierowca odebrał w sposób prawidłowy, a cztery ostatnie godziny prowadzenia pojazdu mogły nastąpić po sobie bez żadnych przerw.

Dienny odpoczynek nie może być wykorzystywany w pojeździe i powinien zawsze wynosić minimalnie 11 godzin. Natomiast tygodniowy odpoczynek powinien trwać nieprzerwanie minimum 35 godzin, możliwe jest jednak jego skrócenie do 24 godzin w następujących sytuacjach:

- wymagających od kierowcy podjęcia działań dla ochrony życia lub zdrowia ludzkiego albo usunięcia awarii,
- w przypadku zmiany pory wykonywania pracy przez kierowców w związku z przejściem na inną zmianę zgodnie z ustalonym wcześniej rozkładem jazdy.

W tabeli nr 1 przedstawiono różnice przewozów regularnych osób z przewozami powyżej 50 km.

<b>Podobieństwa - różnice</b>	<b>Przewozy regularne do 50 km</b>	<b>Przewozy regularne powyżej 50 km</b>
Prowadzenie pojazdu	10 godz./dzień 60 godz./tydzień 90 godz./2 tygodnie	9 godz./dzień 2 razy w tyg. 10 godz. 56 godz./tydzień 90 godz./ 2 tygodnie
Przerwy w jeździe	30/45 minut dzielone na dowolną liczbę odcinków, z których jeden ma trwać 15 minut	45 min. dzielone na 2 odcinki: 15 min. + 30 min. (tylko w takiej kolejności)
Odpozynek dzienny	11 godzin – bez możliwości jego skrócenia w żadnym wypadku, nawet w razie awarii czy akcji ratowniczej	11 godzin (ale możliwe są odpozynki skrócone, dzielone, z wykorzystaniem transportu multimodalnego czy też w załodze)
Odpozynek tygodniowy	35 godzin	45 godzin
Rozkład czasu pracy	tworzone są na okres miesiąca i znacznie bardziej szczegółowe, gdyż dzielące dzień pracy na poszczególne okresy aktywności.	tworzone na 2 tygodnie, mogą zawierać jedynie godzinę rozpoczęcia i zakończenia pracy w poszczególnych dniach.

Tabela nr 1. Różnice i podobieństwa w przewozach regularnych. Źródło: Prasofek Ł.: Czas pracy kierowców, Procedury, rozliczenia, wzory, 4 wydanie. Wydawnictwo CH. Beck Warszawa 2013, str. 114

### **1.5. Praca kierowcy w godzinach nadliczbowych**

Praca wykonywana ponad obowiązujące pracownika normy czasu pracy, a także praca wykonywana ponad dobowy przedłużony wymiar czasu pracy, wynikający z obowiązującego kierowcę systemu i rozkładu czasu pracy, stanowi pracę w godzinach nadliczbowych.

Praca w godzinach nadliczbowych kierowcy jest dopuszczalna w następujących przypadkach:

- w sytuacji zdarzeń wymagających podjęcia działań dla ochrony życia lub zdrowia ludzkiego lub usunięcia awarii,
- oraz szczególnych potrzeb pracodawcy.



Liczba godzin nadliczbowych przepracowanych przez kierowcę wynikających ze szczególnych potrzeb pracodawcy może przekroczyć 260 godzin w roku kalendarzowym.

W układzie zbiorowym pracy lub w regulaminie pracy albo w umowie o pracę, jeżeli pracodawca nie jest objęty układem zbiorowym pracy lub nie jest obowiązany do ustalenia regulaminu pracy, można ustalić inną liczbę godzin nadliczbowych w roku kalendarzowym, która nie może przekroczyć 260 godzin z zastrzeżeniem, że tygodniowy czas pracy kierowcy łącznie z godzinami nadliczbowymi, nie może przekroczyć przeciętnie 48 godzin w przyjętym okresie rozliczeniowym nie przekraczającym 4 miesięcy.

## 1.6. Miejsce pracy kierowcy

Pojęcia **miejsca pracy kierowcy** oraz **stanowisko pracy kierowcy** są bardzo często ze sobą mylone, podczas gdy są to dwa różne terminy służące zupełnie innym celom.

**Stanowisko pracy kierowcy** to każde miejsce, w którym kierowca wykonuje jakiegokolwiek czynności związane z wykonywanym przez niego przewozem, a więc:

- pojazd, który kierowca prowadzi,
- siedziba pracodawcy,
- inne miejsca, w których firma prowadzi działalność (filie, oddziały, magazyny),
- wszystkie pozostałe miejsca związane z wykonywanym przewozem.

Pojęcie to jest bardzo ważne i niezbędne do rozstrzygnięcia, czy daną aktywność kierowcy zalicza się do jego czasu pracy. Tak rozumiane pojęcie stanowiska pracy kierowcy nie pokrywa się z pojęciem miejsca pracy, które jest niezbędnym elementem każdej umowy o pracę zawieranej pomiędzy pracodawcą a kierowcą.

**Miejsce pracy kierowcy** powinno być ściśle powiązane z zakresem jego zadań oraz powinno wskazywać jakiś określony stały punkt, który można swobodnie zlokalizować. Może to być np.:

- siedziba pracodawcy,

- adres jednostki organizacyjnej,
- miejsce, w którym kierowca otrzymuje przydział zadań roboczych,
- miejscowość albo obszar, na którego terenie kierowca wykonuje swoją pracę, np. powiat czy województwo.

Przez miejsce pracy należy rozumieć stały punkt, w znaczeniu geograficznym, bądź pewien oznaczony obszar, strefę określoną granicami jednostki administracyjnej podziału kraju lub w inny odpowiednio dostateczny sposób, w którym ma nastąpić dopełnienie obowiązku świadczenia pracy.

### **1.7. Dokumentacja czasu pracy kierowcy przez pracodawcę**

Pracodawca ma prawo wprowadzić dla zatrudnionych przez siebie kierowców taki system pracy, który najbardziej odpowiada rodzajowi prowadzonej przez niego działalności. Ma do wyboru systemy: podstawowy, równoważny, zadaniowy i przerywany. Wybrany system, jak również rozkład czasu pracy, powinien określić w układzie zbiorowym, w regulaminie pracy lub też w obwieszczeniu.

Pracodawca jest zobowiązany do prowadzenia ewidencji czasu pracy kierowcy w formie:

- zapisów na wykresówkach;
- wydruków danych z karty kierowcy i tachografu cyfrowego;
- plików pobranych z karty kierowcy i tachografu cyfrowego,
- innych dokumentów potwierdzających czas pracy i rodzaj wykonywanej czynności, lub
- rejestrów opracowanych na podstawie dokumentów o których mowa wyżej.

W stosunku do pracowników objętych zadaniowym czasem pracy oraz pracowników otrzymujących ryczałt za godziny nadliczbowe lub ryczałt za porę nocną, nie ewidencjonuje się godzin pracy. Pracodawca jednak w tym przypadku jest zobowiązany do prowadzenia indywidualnych kart ewidencji nieobecności pracownika w pracy z podziałem na rodzaj i wymiar (art. 25 ustawy o czasie pracy kierowcy).

Pracodawca jest zobowiązany do prowadzenia w przedsiębiorstwie ewidencji czasu pracy kierowców, sposobu wynagradzania za godziny nadliczbowe, za pracę w porze nocnej, w rozliczeniu dobowym, tygodniowym oraz przyjętym okresie rozliczeniowym. Ewidencja czasu pracy kierowcy jest to dokumentacja prowadzona na podstawie przepisów prawa pracy do celów prawidłowego ustalenia wynagrodzenia i innych świadczeń związanych z pracą kierowcy.

Obowiązkiem przedsiębiorcy jest dbałość o to, aby wszystkie dokumenty w postaci pobranych danych oraz wydruków przechowywane były w sposób bezpieczny przez okres co najmniej 2 lat. Zgodnie z art. 26 ust. 3 i 4 rozporządzenia WE 561/06 „Przedsiębiorstwo przechowuje wykresówki i wydruki w każdym przypadku sporządzenia wydruków w porządku chronologicznym oraz w czytelnej formie, przez co najmniej rok po ich użyciu (2 lata wg ustawy o czasie pracy kierowców, 3 lata wg kodeksu pracy) oraz wydaje ich kopie zainteresowanym kierowcom na ich wniosek. Przedsiębiorstwo wydaje także zainteresowanym kierowcom, również na ich wniosek, kopie danych wczytanych z kart kierowców oraz ich wydruki na papierze. Wykresówki, wydruki oraz wczytane dane okazuje się lub doręcza na żądanie każdego upoważnionego funkcjonariusza służb kontrolnych.

Dane pobrane z tachografu cyfrowego i karty kierowcy są przechowywane na nośnikach danych np. płytach CD w formie plików w bezpiecznym miejscu, do którego dostęp mają tylko uprawnione osoby.

### 2.1. Budowa tachografu analogowego

**Tachograf** jest urządzeniem rejestrującym czynności wykonywane przez kierowcę związane z jego pracą. Jego użytkowanie jest obowiązkowe w tych pojazdach i w tych przypadkach, w których kierowca jest obowiązany stosować się do przepisów socjalnych w transporcie drogowym. Obowiązek stosowania tachografów w przewozach międzynarodowych istnieje od 1970 roku, a wymusiła to konwencja AETR. W roku 1985 dawna Wspólnota Gospodarcza wprowadziła nakaz stosowania tachografów na terenie Wspólnoty. W Polsce bezwzględny obowiązek ich stosowania nastąpił dopiero od wejścia Polski do Unii Europejskiej. Od 1 maja 2006 roku producenci pojazdów (samochodów ciężarowych i autobusów) nie mogą wprowadzić na rynek i sprzedawać nowych pojazdów z tachografem innym niż cyfrowy zgodnie z rozporządzeniem.

Tachograf lub urządzenie rejestrujące to urządzenie przeznaczone do instalowania w pojazdach w celu automatycznego lub półautomatycznego wyświetlania, rejestrowania, drukowania, przechowywania i wysyłania szczegółowych danych dotyczących ruchu pojazdów w tym ich prędkości.

Do przyczyn wprowadzenia tachografów w przewozach międzynarodowych (od 1970 r.) oraz na obszarze Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej (od 1985 r.) należy zaliczyć:

- wprowadzenie obiektywizmu w rejestracji czasu pracy kierowcy zawodowego i zminimalizowanie możliwości oszustw z tym związanych,
- zapewnienie skutecznej kontroli stosowania obowiązujących przepisów socjalnych w transporcie drogowym,

- chęć poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zachęcanie do rozważnego prowadzenia pojazdów dzięki obiektywnym zapisom czasu pracy i skutecznej kontroli przestrzegania jego norm.

Tachografy są instalowane oraz użytkowane w pojazdach zarejestrowanych w państwach członkowskich, a używanych do przewozu drogowego osób (w pojazdach powyżej 9 miejsc) lub rzeczy (ponad 3,5 tony dmc), od dnia 1 lipca 2026 roku – w przewozie drogowym rzeczy w międzynarodowym transporcie drogowym lub kabotażowym, gdy dopuszczalna masa całkowita pojazdów łącznie z przyczepą lub naczepą przekracza 2,5 tony z wyłączeniem pojazdów, o których mowa w art. 3 oraz 13 rozporządzenia (WE) nr 561/2006.

**Tachograf analogowy** składa się z następujących elementów:

- czujnik impulsów – to urządzenie umieszczone przy skrzyni biegów pojazdu, którego zadaniem jest ustalenie prędkości obrotowej wału skrzyni biegów,
- urządzenie rejestrujące – rejestruje ilość impulsów z czujnika, przetwarza i porównuje z upływającym czasem oraz oblicza prędkość, przebytą drogę i aktywność (czasu pracy) kierowcy oraz rejestruje te dane za pomocą rysika na nośniku papierowym (wykresówce),
- wykresówka – nośnik papierowy znajdujący się w urządzeniu rejestrującym, na którym to urządzenie zapisuje w sposób ciągły informacje, które mają być rejestrowane m.in.: prędkość, przebytą drogę, rodzaj aktywności.

Zgodnie z art. 23 rozporządzenia 165/2014 tachograf raz na dwa lata musi zostać poddany przeglądowi przez zatwierdzony warsztat gdzie ponownie jest dopuszczany do eksploatacji (tzw. legalizacja tachografu). Dowodami potwierdzającymi spełnienie wymagań dotyczących okresowych kontroli tachografu są:

- tabliczka pomiarowa zawierająca datę legalizacji, obwód toczny kół napędowych pojazdu, stałą charakterystyczną „W” pojazdu, która jest wyrażana w impulsach lub obrotach na kilometr drogi (imp/km, obr/km), nr identyfikacyjny pojazdu (VIN), nr rejestracyjny pojazdu, nr fabryczny tachografu, pieczętkę z nazwą

- i adresem urzędu miar lub laboratorium akredytowanego, w którym dokonano uwierzytelnienia tachografu,
- plomby wewnątrz tachografu (zatrzaskowe lub odcisnięte w materiale plastycznym, zależnie od rodzaju tachografu),
  - plomby metalowe lub z tworzywa sztucznego umieszczone na przewodzie impulsatora (lub lince napędowej w starszych typach urządzeń) od strony tachografu i skrzyni biegów,
  - plomba metalowa lub z tworzywa sztucznego znajdująca się na połączeniu impulsatora ze skrzynią biegów.

Niektóre tachografy na tabliczce znamionowej mogą zawierać dodatkowe oznaczenia wskazujące na dodatkowe cechy urządzenia. Jednym z nich jest symbol EX w tachografach przeznaczonych do montażu w pojazdach przewożących materiały niebezpieczne.

Plombowane są następujące części:

- a) tabliczka instalacyjna, chyba że jej usunięcie byłoby jednoznaczne z uszkodzeniem wykonanych na niej oznaczeń,
- b) oba zakończenia połączeń między urządzeniami rejestrującymi a pojazdem,
- c) sam adapter, a także punkt jego włączenia w tor połączenia,
- d) połączenie łączące adapter i mechanizm przełączający z resztą urządzenia,
- e) obudowa,
- f) mechanizm przełączający w autach o dwóch lub więcej przełożeniach osi,
- g) jakakolwiek osłona umożliwiająca dostęp do środków dostosowujących stałą urządzenia rejestrującego do współczynnika charakterystycznego pojazdu.

Zdarza się, że w niektórych przypadkach homologacja typu wymaga dodatkowego plombowania i wówczas homologacja tego typu musi określać dokładnie, w których miejscach te plomby muszą być nakładane.

Plomby wymienione w lit. b, c, e mogą być usunięte:

- w nagłym wypadku,
- do celów zainstalowania, wyregulowania albo naprawy ogranicznika prędkości lub innego urządzenia przyczyniającego się do bezpieczeństwa ruchu drogowego z zastrzeżeniem, że urządzenie rejestrujące nadal pracuje niezawodnie i prawidłowo, i zostanie powtórnie zaplombowane przez zatwierdzonego instalatora lub zatwierdzony warsztat niezwłocznie po zamontowaniu ogranicznika prędkości lub każdego innego urządzenia przyczyniającego się do bezpieczeństwa ruchu drogowego lub w ciągu siedmiu dni w innych przypadkach.

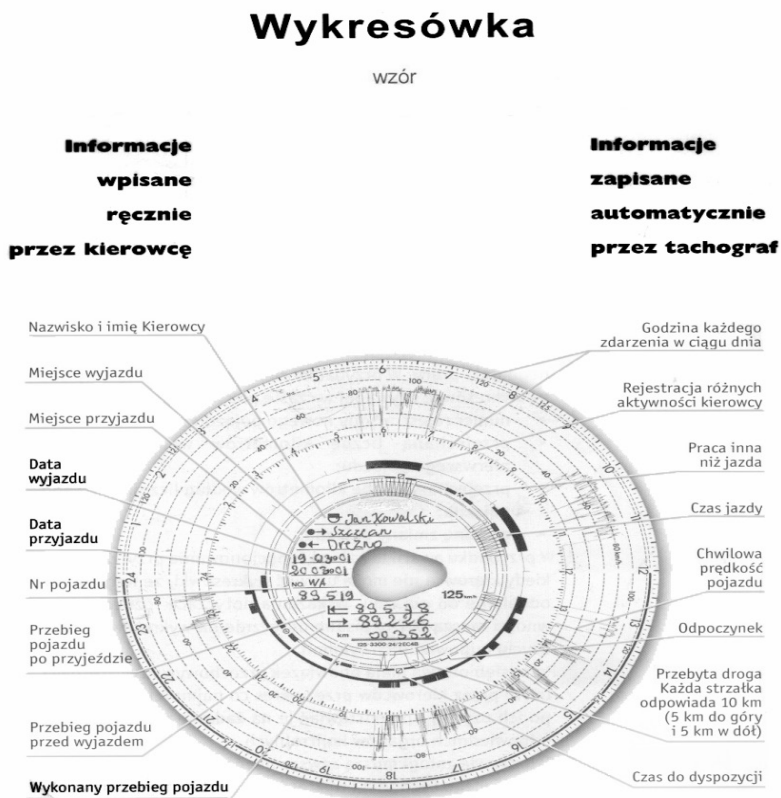
Każdy przypadek naruszenia takich plomb wymaga sporządzenia pisemnego oświadczenia podającego powody takiego działania, a oświadczenie to powinno być dostępne dla właściwego organu.

Przewody łączące urządzenie rejestrujące z nadajnikiem impulsów muszą być zabezpieczone przed ingerencją oraz korozją z wyjątkiem sytuacji, gdy przy użyciu innych środków zagwarantowana jest równoważna ochrona przed manipulacją (na przykład przy użyciu elektronicznego monitorowania takiego jak kodowanie sygnału), zdolna wykryć obecność jakiegokolwiek urządzenia niepożądanego dla prawidłowej pracy urządzenia rejestrującego, a mającego za cel zakłócanie prawidłowej pracy urządzenia rejestrującego poprzez przerywanie, zwieranie albo modyfikację elektronicznych sygnałów z czujnika prędkości i drogi. Połączenie zawierające zaplombowane złącza jest uważane za ciągłe w rozumieniu rozporządzenia WE 165/14.

W razie uszkodzenia lub wadliwego działania urządzenia pracodawca zobowiązany jest do jego naprawy przez uprawnionego instalatora lub warsztat. Jeżeli sprowadzenie pojazdu do siedziby przedsiębiorstwa nie jest możliwe w ciągu tygodnia, licząc od dnia uszkodzenia lub wykrycia wadliwego działania, wówczas naprawy dokonuje się w drodze tzn. poza siedzibą przedsiębiorstwa, również poza krajem rejestracji pojazdu. Gdyby do uszkodzenia doszło w trakcie drogi, kierowca zobowiązany jest do ręcznego zapisywania swojej aktywności.

## 2.2. Wykresówki – tarcze do tachografu

Wykresówka – oznacza kartę wkładaną do tachografu analogowego przeznaczoną do zapisywania i przechowywania zarejestrowanych danych, na której urządzenia znakujące tachografu analogowego zapisują w sposób ciągły informacje podlegające rejestrowaniu. Na rysunku 6. został przedstawiony wzór wykresówki.



Rysunek 6. Wykresówka. Źródło: Główny Inspektorat Transportu Drogowego: <http://callisto.galileo.com.pl/gitd/gitd/prawo.php?id=3>, 20.11.2020 r.

Kierowcy są zobowiązani stosować wykresówki lub karty kierowcy w każdym dniu, w którym prowadzą pojazd, zaczynając od momentu, w którym prowadzą pojazd. Nie można wyjmować wykresówek z tachografu przed zakończeniem dziennego okresu jazdy, chyba że jej wyjęcie jest dopuszczalne z innych powodów:



- wkładania lub wyjmowania wykresówek w związku z rozpoczęciem/zakończeniem pracy,
- zmiany kierowców w załodze,
- otwierania tachografu w czasie trwania pracy, jeżeli kierowca jest zmuszony opisać na wykresówce przyczynę przekroczenia norm maksymalnego czasu prowadzenia pojazdu,
- w czasie kontroli przez uprawnione podmioty,
- lub jest konieczne do wprowadzenia symbolu państwa po przekroczeniu granic.

Wykresówka kierowcy nie może być używana przez okres dłuższy niż ten, na który jest przeznaczona. Jeżeli w wyniku oddalenia się od pojazdu kierowca nie jest w stanie używać urządzeń zainstalowanych w pojeździe, to okresy pracy, odpoczynku, dyspozycyjności oraz przerwy, odpoczynek, urlop wypoczynkowy lub zwolnienie lekarskiej wprowadza się na wykresówkę ręcznie, w drodze automatycznej rejestracji lub innym sposobem, czytelnie i nie powodując zabrudzeń. Wszelakie zabrudzenia, jak również naniesione treści, mogą spowodować trudności w prawidłowej analizie wykresówki.

Jeżeli w pojeździe posiadającym analogowy tachograf znajduje się więcej niż jeden kierowca, to kierowcy zmieniają odpowiednio tarcze tachografu (wykresówki), aby właściwe informacje były zapisywane na wykresówce kierowcy prowadzącego pojazd.

Tachograf analogowy rejestruje na wykresówce następujące dane:

1. chwilową prędkość jadącego pojazdu,
2. odległość drogi przebytej przez pojazd,
3. aktywności kierowcy takie jak:
  - a) czas prowadzenia pojazdu,
  - b) czas wykonywania innej pracy niż kierowanie pojazdem (np. czynności spedycyjne, załadunek, rozładunek, obsługa pasażerów itp.),
  - c) czas gotowości do pracy (dyspozycyjności) – czas, w którym kierowca znajduje się w pojeździe, ale go nie prowadzi i nie wykonuje też innej pracy (np. czas

kierowcy zmiennika przebywającego w pojeździe, w czasie gdy drugi kierowca prowadzi pojazd, czas spędzony na promie lub w pociągu itp.),

d) czas przerwy w pracy i okresy dziennego odpoczynku,

4. każde otwarcie pokrywy tachografu,

5. wykresy sygnalizujące błędy w pracy tachografu (przerwa w zasilaniu, przerwanie nadawanie sygnału).

Zapis różnego rodzaju aktywności kierowcy tachograf analogowy na wykresówce rejestruje za pomocą linii. W zależności od grubości rysowanej linii wykresy oznaczają:

- wykres najgrubszy z symbolem kierownicy – czas prowadzenia pojazdu (pojazd znajduje się w ruchu),
- wykres o grubości  $2/3$  czasu prowadzenia, z symbolem młotków jest to czas wykonywania przez kierowcę pracy innej niż prowadzenie, a w szczególności: załadunek lub wyładunek, naprawa pojazdu, załatwianie formalności spedycyjnych, kontrola drogowa itp.,
- wykres o grubości  $1/3$  wykresu prowadzenia pojazdu, z symbolem tzw. koperty jest to okres dyspozycyjności kierowcy lub dyżuru.
- wykres najcieńszy to okres przerw i odpoczynków, kierowca w tym momencie może swobodnie dysponować swoim czasem, nie ma obowiązku przebywać w pojeździe.

Odpowiednio dobrany do użytkowanego urządzenia rejestrującego. Przed rozpoczęciem zadania przewozowego kierowca jest zobowiązany do ręcznego naniesienia na wykresówkę wymaganych danych takich jak:

- swoje imię i nazwisko,
- datę i miejsce rozpoczęcia i zakończenia używania wykresówki,
- numer rejestracyjny każdego pojazdu, który używał kierowca,
- wskazania licznika przebytej drogi:
  - przy rozpoczęciu pierwszej jazdy zarejestrowanej na wykresówce,
  - przy zakończeniu ostatniej jazdy zarejestrowanej na wykresówce,

- w razie zmiany pojazdu w ciągu dnia pracy – wskazanie licznika w pierwszym pojeździe, do którego kierowca był przydzielony oraz wskazanie licznika w innym pojeździe.
- czas kiedy miała miejsce zmiana pojazdu,
- symbole państw, w których rozpoczyna i kończy dzienny okres pracy.

Współczesne wykresówki nie są w stanie rejestrować danych dłużej niż 24 godziny, dlatego też w odpowiednim czasie należy starą wykresówkę wymienić na nową. Rejestracja na tarczy tachografu aktywności kierowcy przez okres dłuższy niż 24 godziny jest podstawą do ukarania zarówno kierowcy, jak i przewoźnika.

Przewoźnik jest zobligowany wyposażyć swojego kierowcę w wystarczającą ilość wykresówek. Brudne i porysowane wykresówki oraz niewłaściwe dla danego tachografu, nieuzasadnione ich wyjmowanie z tachografu, wykresówki z nieprawidłowymi zapisami (podwójnymi, przerabianymi) oraz brak wymaganych wykresówek jest podstawą do ukarania i kierowcy, i przewoźnika<sup>4</sup>.

---

<sup>4</sup> B. Madej i in., *Podręcznik przewoźnika oraz osoby zarządzającej transportem*, s. 103.

### 3.1. Obowiązek instalowania tachografów cyfrowych

Głównymi przyczynami wprowadzenia tachografu cyfrowego są<sup>5</sup>:

- przestarzała technologia tachografów analogowych, polegająca na stosowaniu zapisu graficznego zamiast cyfrowego,
- konieczność przeciwdziałania łatwości dokonywania oszustw w zapisach tachografów analogowych,
- zbyt mała liczba informacji na wykresówkach w stosunku do bieżących potrzeb transportu drogowego i bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- szybki postęp techniki i technologii teleinformatycznej.

Tachograf cyfrowy, tak samo jak analogowy, ma rejestrować podstawowe informacje o pracy kierowcy. Działa jednak w oparciu o całkowicie inną technologię niż tachograf analogowy. W tym ostatnim zapis odbywa się w sposób mechaniczno-graficzny na nośniku papierowym (wykresówce), natomiast w tachografie cyfrowym zapis informacji jest nanoszony w sposób cyfrowy na dysk tachografu i na nośnik pamięci (chip) znajdujący się w karcie kierowcy. System cyfrowy jest nieporównywalnie lepiej zabezpieczony od systemów analogowych przed próbami ingerencji w aktywności kierowców. W tachografach cyfrowych tak, jak w analogowych kierowca ma do wyboru podstawowe okresy aktywności: „prowadzenie pojazdu”, „inna praca”, „dyspozycja” oraz „okres odpoczynku”.

Urządzenia analogowe są bardzo podatne na zastosowanie w nich bardzo prostych urządzeń fałszujących wyniki zapisu aktywności kierowcy tzw. wyłączników tachografu. Działanie takich wyłączników polega na prostym odcięciu (odłączeniu)

---

<sup>5</sup> Tamże, s. 104.

sygnału elektrycznego, przebiegającego pomiędzy impulsatorem skrzyni biegów a tachografem. Załączenie takiego urządzenia w czasie jazdy powodowało zapis w postaci „odpoczynku”. W ten sposób kierowca mógł szybciej wykonać dane zadanie przewozowe, nie zważając na zagrożenie w ruchu drogowym, które powodował, będąc nadmiernie przemęczonym.

W pojazdach zarejestrowanych od dnia 15 czerwca 2019 r., stosowane są tachografy nowej generacji zwanych inteligentnymi, które mają za zadanie skuteczniej prześledzić czas pracy kierowcy. Urządzenie to zostało wyposażone w moduł GNSS odpowiadający za rejestrację w tachografie lokalizacji pojazdu podczas rozpoczęcia i zakończenia pracy oraz co trzy godziny w trakcie jazdy. Moduł służy również jako drugi sygnał ruchu w celu ograniczenia manipulacji. Dodatkowo w tachografie wprowadzono moduł DSRC odpowiadający za zdalny odczyt danych przez służby kontrolne, a także moduł umożliwiający tym służbom zdalny odczyt z tachografu informacji wskazujących na manipulacje oraz moduł ITS do komunikacji z inteligentnymi systemami transportowymi.

### **3.2. Budowa tachografu cyfrowego oraz rodzaje kart do tachografu**

Zgodnie z rozporządzeniem 165/2014 Tachografy cyfrowe zapewniają następujące funkcje:

- pomiar prędkości i odległości,
- monitorowanie czynności kierowcy i stanu prowadzenia pojazdu
- monitorowanie wkładania i wyjmowania kart do tachografu,
- zapisywanie danych wprowadzanych ręcznie przez kierowcę,
- kalibrację,
- automatyczne zapisywanie punktów położenia, o których mowa w art. 8 ust. 1 tj.:
  - punkt początkowy dziennego okresu pracy,
  - za każdym razem, kiedy pojazd przekracza granicę państwa członkowskiego,
  - co trzy godziny skumulowanego czasu prowadzenia pojazdu, oraz
  - punkt końcowy dziennego okresu pracy,

- monitorowanie czynności kontrolnych,
- wykrywanie i zapisywanie zdarzeń i usterek,
- odczytywanie z pamięci danych oraz rejestrowanie i przechowywanie w pamięci danych,
- odczytywanie z kart do tachografu oraz zapisywanie i przechowywanie na kartach do tachografu,
- wyświetlanie, ostrzeganie i drukowanie danych oraz przesyłanie ich do urzędów zewnętrznych,
- regulację i pomiar czasu,
- zdalną komunikację,
- zarządzanie blokadami firmowymi,
- testy wbudowane i autotesty.

Tachograf cyfrowy umożliwia uzyskanie między innymi następujących wydruków<sup>6</sup>:

- dwa wydrukiienne czynności kierowcy (z karty kierowcy i z tachografu) – przedstawiają pracę kierowcy z jednej doby kalendarzowej (od godziny 00:00 do godziny sporządzenia wydruku, a jeżeli wydruk jest sporządzony za dowolny dzień, który już minął – to do godziny 24:00),
- dwa wydruki zdarzeń i usterek (z karty kierowcy i tachografu) – przedstawiają one czynności kierowcy niezgodne z prawem (zdarzenia) oraz fizyczne usterki tachografu(usterki),
- wydruk danych technicznych tachografu – jest przeznaczony dla warsztatów kalibrujących tachografy cyfrowe,
- wydruk przekroczeń prędkości – przedstawia dokonane przez kierowców przekroczenia prędkości maksymalnej ustawionej w tachografie
- różne modele tachografów umożliwiają dodatkowo uzyskanie innych wydruków.

<sup>6</sup> Tamże, s. 107.

Należy zaznaczyć, iż wczytywanie danych z tachografów umieszczonych w pojazdach jak również z kart kierowców powinno odbywać się nie rzadziej niż<sup>7</sup>:

- 90 dni w przypadku danych z jednostki pojazdowej,
- 28 dni w przypadku danych z karty kierowcy.

Odpowiednie dane należy wczytywać w sposób zapobiegający ich utracie (odpowiednia archiwizacja, ciągłość i zabezpieczenie).

Wczytaniu nie podlegają dni urlopu, zwolnienia lekarskiego czy też innej nieusprawiedliwionej nieobecności kierowcy w pracy, jeżeli po ostatniej aktywności dane zostały wczytane. Kara za niewczytanie danych może dotyczyć tylko dni, kiedy kierowca ma ustawowy obowiązek odnotować za pomocą tachografu okresy prowadzenia pojazdu, innej pracy, dyspozycyjności, przerwy czy odpoczynku.

Odłączenie tachografu od zasilania nie spowoduje wykasowania pamięci. Urządzenie jest wyposażone w baterię podtrzymującą pamięć. Usunięcie tej baterii wymaga dostania się do wnętrza przyrządu, a to nie jest możliwe bez wcześniejszego usunięcia plomb zabezpieczających. Wbrew pozorom istnieje bardzo szeroki zakres danych, których zapis w pamięci tachografu jest wymagany przepisami UE. W szczególności pamięć urządzenia zawiera<sup>8</sup>:

- dane identyfikacyjne urządzenia kontrolnego,
- dane elementów zabezpieczenia – klucz publiczny, certyfikat państwa członkowskiego, certyfikat urządzenia, klucz urządzenia,
- dane rejestrowane przy wkładaniu i wyciąganiu karty – dane właściciela karty, czas włożenia i wyjęcia karty, numer slotu (szczeliny), stan licznika, informacje o poprzednim pojeździe kierowanym przed danego kierowcę,
- dane dotyczące czynności kierowcy – zapis okresów prowadzenia, przerw, dyżurów oraz odpoczynków, a także dane bez określonych parametrów rodzaju aktywności,

<sup>7</sup> Rozporządzenie komisji (UE) NR 581/2010 z dnia 1 lipca 2010 r. w sprawie maksymalnych okresów na wczytanie odpowiednich danych z jednostek pojazdowych oraz kart kierowców, (Dz.U.UE.L.2010.168.16).

<sup>8</sup> S. Paluch, *Czas pracy kierowców. Vademecum kierowcy i pracodawcy*, s. 157.

- miejsce rozpoczęcia i zakończenia okresów pracy,
- dane dotyczące licznika kilometrów,
- dane szczegółowe dotyczące prędkości (rejestrowane co sekundę) z ostatnich 24 godzin,
- dane dotyczące zdarzeń – dane określające konflikty kart, prowadzenie pojazdu bez prawidłowej karty, włożenie karty podczas jazdy, przekroczeń prędkości, przerwy zasilania, błędy danych dotyczące ruchu, próby naruszeń zabezpieczeń urządzenia rejestrującego,
- dane kalibracyjne – parametry kalibracyjne i ich zmiany w trakcie użytkowania tachografu, dane warsztatu i osoby, która dokonywała kalibracji, data wykonania czynności, identyfikacja pojazdu,
- dane dotyczące regulacji czasu – pięć ostatnich zmian czasu w urządzeniu,
- dane dotyczące kontroli – parametry ostatnich minimum 20 kontroli drogowych, podczas których dokonywano analizy danych z urządzenia, typ kontroli, numer karty kontrolnej,
- dane dotyczące blokady firmowych – urządzenie posiada w pamięci zapis parametrów urządzenia (nr karty firmowej lub warsztatowej), które dokonywało odczytu danych z pamięci wewnętrznej tachografu,
- dane dotyczące warunków szczególnych i błędów w pracy urządzenia rejestrującego.

Przeglądy okresowe urządzeń zainstalowanych w pojazdach przeprowadza się po<sup>9</sup>:

- każdej naprawie urządzenia,
- po jakiegokolwiek zmianie współczynnika charakterystycznego pojazdu lub skutecznego obwodu tocznego opon,
- gdy czas UTC urządzenia różni się od czasu UTC o więcej niż 20 minut,
- przy zmianie numeru rejestracyjnego pojazdu,
- przynajmniej raz w okresie dwóch lat (24 miesiące) od ostatniej kontroli.

<sup>9</sup> Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1360/2002 z dnia 13 czerwca 2002 r. (Dz.Urz.UE 2002 L207/1)



Tachograf cyfrowy podobnie jak analogowy składa się z<sup>10</sup>:

- czujnika impulsów – takiego samego jak w przypadku tachografu analogowego; jednak w tachografach cyfrowych istnieje podział czujników ze względu na datę instalacji czujnika w pojeździe, wspomniany podział czujników znajduje się w tabeli nr 3.

	<b>I Generacja</b>	<b>II Generacja</b>	<b>III Generacja</b>	<b>IV Generacja tachograf inteligentny</b>
Przegląd wersji oprogramowania DTCO 1381 oraz SE5000	1381 Rel. 1.0 do 1.3x SE5000 Rev. 5.0 Do 7.1	1381 Rel. 1.4x SE5000 EXAKT Rev 7.3	1381 Rel. 2.0; 2.1; 2.2 SE5000 EXAKT DUO Rv.7.4	1381 Rel. 1.x 1391 Rel. 2.x DTCO 3.0 DTCO 4.0
Nowe funkcje	-----	Zasada jednej minuty	Dołożono drugi sygnał prędkości	GNSS, DSRC lokalizacja GPS zdalne czytanie
Wymagany rodzaj czujnika ruchu	KITAS II	KITAS II	KITAS II+	KITAS 4.0
Daty instalacji	Od 1.05.2006 Do 1.10.2011	Od 1.10.2011 Do 1.10.2012	Od 1.10.2012 Do 14.06.2019	Od 15.06.2019

Tabela nr 3. Czujniki impulsów stosowane w tachografach

- urządzenia rejestrującego (tachografu) – urządzenia przyjmującego dane z czujnika impulsów i własnych urządzeń wewnętrznych oraz przetwarzającego je na wyniki zapisywane w sposób cyfrowy w swojej pamięci wewnętrznej i na karcie kierowcy, które przechowuje dane przez okres 365 dni.
- karty tachograficznej (tachografu) – umożliwiającej dostęp do danych zapisanych w tachografie oraz wykonanie innych czynności wynikających z uprawnień nadanych danemu rodzajowi kart, wyróżniamy cztery rodzaje kart do tachografu cyfrowego:

<sup>10</sup> B. Madej i in., dz. cyt., s. 106.

**Karta kierowcy** zawiera następujące informacje<sup>11</sup>:

- dane identyfikujące posiadaczy karty (imię i nazwisko, data urodzenia, numer prawa jazdy),
- dane dotyczące używania pojazdów (numery pojazdów, daty ich użycia wraz ze stanami liczników, kraj rejestracji pojazdu),
- dane dotyczące czynności kierowcy (w pamięci karty znajduje się miejsce na zapis czynności z 28 dni) – data zapisu, przejechane odcinki drogi, zmiany czynności, stan prowadzenia pojazdu (kierowca pojedynczy lub załoga), numer szczeliny tachografu, umieszczenia karty, okresy aktywności,
- dane wprowadzone ręcznie do pamięci przez kierowcę za pomocą urządzenia rejestrującego,
- miejsce rozpoczęcia i zakończenia okresów pracy,
- dane dotyczące zdarzeń tj. nakładające się czasy, włożenie karty podczas jazdy, przerwy zasilania, błąd danych dotyczących ruchu, próby naruszenia zabezpieczeń,
- dane dotyczące okoliczności zapisu zdarzeń tj. data wystąpienia, rodzaj usterki,
- dane dotyczące kontroli drogowych tj. data i czas kontroli, numer karty kontrolnej, rodzaj kontroli, okres wczytywania danych przez kontrolera.

Okres ważności wydanej karty kierowcy wynosi pięć lat, po tym okresie nie wolno się nią posługiwać. Kierowca może posiadać i używać tylko jednej ważnej imiennej karty kierowcy, która nie może być uszkodzona.

W przypadku, gdy karta ulegnie zniszczeniu, działa wadliwie, została zgubiona albo skradziona, Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych powinna wydać kartę zastępczą w ciągu pięciu dni roboczych od daty otrzymania szczegółowego wniosku o jej wydanie. Natomiast w przypadku złożenia odpowiedniego wniosku o odnowienie karty, której okres ważności zbliża się ku końcowi, kierowcy wydaje się nową kartę przed upływem okresu ważności pod warunkiem, że wniosek został

---

<sup>11</sup> S. Paluch, dz. cyt., s. 159.

przesłany w odpowiednim terminie najpóźniej piętnastu dni roboczych przed terminem upływu ważności karty.

W przypadku gdy karta kierowcy działa wadliwie lub zostanie zniszczona, właściciel karty zwraca ją do właściwego organu państwa członkowskiego, w którym posiada miejsce zamieszkania. Kradzież karty podlega formalnemu zawiadomieniu właściwych władz państwa, w którym skradziono kartę. Zaginięcie karty kierowcy musi zostać zgłoszone w formie formalnego zawiadomienia właściwych organów państwa, które ją wydało oraz odpowiednich władz państwa członkowskiego, które stanowi miejsce zamieszkania kierowcy – o ile są one różne.

Kierowca może kontynuować jazdę bez karty kierowcy w maksymalnym okresie 15 dni kalendarzowych lub w okresie dłuższym, jeśli konieczne jest odstawienie pojazdu do jego bazy, pod warunkiem że może on udowodnić niemożność przedstawienia lub użycia karty podczas tego okresu.

**Karta warsztatowa** przeznaczona jest dla techników odpowiednich warsztatów, zajmujących się instalacją, naprawą oraz kalibracją urządzeń rejestrujących. Niniejsza karta zawiera następujące informacje<sup>12</sup>:

- dane identyfikujące posiadacza karty (nazwa i adres warsztatu, imię i nazwisko technika),
- dane dotyczące czynności kierowców – karta umożliwia wczytanie z pamięci urządzenia zapisów dziennych okresów aktywności w taki sam sposób, jak karta firmowa,
- dane dotyczące czynności kontrolnych, dane dotyczące kalibracji urządzenia i regulacji czasu – cel kalibracji urządzenia, identyfikacja pojazdu, data czynności, parametry pojazdu, identyfikacja urządzenia rejestrującego.

Administracyjny okres ważności kart uprawnionego warsztatu nie powinien przekraczać jednego roku.

---

<sup>12</sup> S. Paluch, dz. cyt., s. 161.

**Karta kontrolna** z racji swojego przeznaczenia umożliwia przechowywanie danych identyfikujących organ kontrolny, umożliwiając jednocześnie dostęp do informacji zawartych w pamięci urządzeń, będących przedmiotem kontroli. W szczególności karta kontrolna zawiera<sup>13</sup>:

- numer karty, datę wydania i ważności (jeśli jest określona),
- nazwę organu kontrolnego, adres, imię i nazwisko lub nazwę posiadacza karty,
- dane z kontroli: data godzina, typ kontroli, okres, za który dokonano odczytu danych,
- numer rejestracyjny kontrolowanego pojazdu, numer karty kontrolowanego kierowcy.

**Karta przedsiębiorstwa (firmowa)** – również zawiera dane identyfikacyjne, określające nazwę firmy i jej adres, numer karty oraz datę ważności; pozwala ona również na gromadzenie danych dotyczących<sup>14</sup>:

- daty, godziny i rodzaju wykonywanej czynności,
- typu wykonywanej czynności (blokowanie oraz zdejmowanie blokady firmowej z tachografu, odczytu danych z tachografu i karty kierowcy),
- pojazdu, tj. numer pojazdu i kraj rejestracji,
- wczytanie danych z urządzenia rejestrującego zablokowanego za pomocą tej karty, Przedsiębiorstwo może posiadać kilka kart firmowych.

Szeroki zakres przesyłania oraz analizy danych ma na celu ochronę systemu przed ingerencją niepowołanych czynników z zewnątrz. Wysoki stopień komplikacji budowy systemu ma także odstraszać potencjalnych „fachowców” od ingerencji w urządzenie za pomocą „śrubokręta i kombinerek” jak to miało miejsce w przypadku systemu tachografów analogowych.

---

<sup>13</sup> Tamże.

<sup>14</sup> Tamże, s. 162.

Ponadto nie tylko wymienione urządzenia, czyli tachograf oraz karta, zawierają cyfrowo zapisane dane identyfikacyjne. Także nadajnik impulsów (czujnik ruchu) posiada własne dane identyfikacyjne analizowane przez tachograf. Dane te dotyczą w szczególności:

- nazwy producenta,
- numeru części, numeru fabrycznego oraz numeru homologacji,
- identyfikatora wewnętrznego systemu operacyjnego.

### **3.3. Piktogramy**

Powodem wprowadzenia symboli graficznych, tj. piktogramów było ujednoczenie wszystkich komunikatów prezentowanych przez tachograf cyfrowy bez względu na język obsługi oraz komunikaty treściowe na wyświetlaczu czy też wydruku. Ich znajomość jest bardzo ważna dla kierowców wykonujących usługi transportowe. Pozwala ona na prawidłową obsługę wszystkich tachografów bez względu na ustawiony w nim język. Ponadto wszelakie komunikaty pojawiające się na wyświetlaczu tachografu stają się jasne i czytelne dla osób znających ich znaczenie. Również wprowadzanie czynności ręcznie odbywa właśnie się przy użyciu piktogramów. Każdy wydruk z tachografu czy też karty, bez względu na jego rodzaj czy zakres, opatrzony jest piktogramami zamiast treści w danym języku, pozwalający odczytać poszukiwane informacje.

Jest też tutaj małe odstępstwo, gdyż w zależności od typu tachografu (lub producenta) poza podstawowymi piktogramami, mogą również pojawić się dodatkowe specyficzne oznaczenia. Na rysunku 7 przedstawiono przykładowe piktogramy stosowane w tachografach cyfrowych.

Urządzenia / funkcje		Inne		Wydruki	
1	czytnik 1	!	zdarzenie	24h	dzienne aktywności kierowcy (dane dnia) z karty kierowcy
2	czytnik 2	x	zakłócenie	!x	zdarzenia i zakłócenia z karty kierowcy
☐	karta do tachografu	⌘	wskazówka dotycząca obsługi / ostrzeżenia dotyczące czasu pracy	24h	dzienne aktywności kierowców (dane dnia) z tachografu DTCO 1381
⌚	godzina	⌞	początek zmiany (początek dnia pracy)	!x	zdarzenia i zakłócenia z tachografu DTCO 1381
▼	drukarka / wydruk	•	miejsce (kraj / region)	▶▶	przekroczenia prędkości
↵	wpis	Ⓜ	zabezpieczenie	Ⓜ	dane techniczne
☐	wyświetlacz	>	prędkość	½	profile prędkości *
⏏	zapis do pamięci zewnętrznej pobieranie (kopiowanie) danych	⌚	czas	½n	profile prędkości obrotowej *
⌘	przetwornik	Σ	bilans / podsumowanie		
Ⓜ	pojazd / jednostka transportowa / DTCO 1381	⌞	koniec zmiany (koniec dnia pracy)		
•	rozmiar ogumienia	Ⓜ	manualny wpis o aktywności kierowcy		
⚡	napięcie zasilania				

Rysunek 7. Przykładowe piktogramy stosowane w tachografach cyfrowych. Źródło: <https://www.netpolska.com/tachografy-cyfrowe/piktogramy.html>, 05.12.2020 r.

### 3.4. Czas UTC

W celu ujednoczenia między innymi procedur kontrolnych w całej Europie system cyfrowy tachografów rejestruje okresy aktywności kierowcy na podstawie czasu UTC. Jednak kierowca ma możliwość planowania swojej pracy względem obu czasów<sup>15</sup>:

- rzeczywistego – obowiązującego w kraju rejestracji pojazdu – czas ten ukazuje się na wyświetlaczu tachografu w trakcie wykonywania przewozu,
- UTC – „Universal Time Coordinated” – uniwersalny czas skoordynowany – jest to czas zgodny z czasem Greenwich odpowiadający strefie czasowej „0” na kuli ziemskiej – według niego ukazywane są dane na wydrukach i w pamięci tachografu cyfrowego.

Wprowadzenie tego sposobu rozliczania czasu aktywności kierowców stało się koniecznością ze względu na szerokie utrudnienia dokonania kontroli kierowcy, który w trakcie przewozu mija kilka stref czasowych. Teoretycznie okres dobowy trwa w każdym przypadku 24 godziny, jednak u kierowcy, który mijał strefy czasowe okres np. od 6:00 do 6:00 dnia następnego może trwać zarówno 27 godzin (z Portugalii do Rosji) jak i 21 godzin (z Rosji do Portugalii). W związku z powyższym

<sup>15</sup> Ustawa Prawo o ruchu drogowym z dnia 9 grudnia 2019 r.

w systemie tachografu cyfrowego wszelkie dane rejestrowane są względem czasu UTC – niezależnie od kraju rejestracji pojazdu.

Polska znajduje się w strefach czasowych:

- UTC+01:00 w okresie zimowym,
- UTC+02:00 w okresie letnim.

## Rozdział 4.

# Kontrola czasu pracy kierowców

---

Podczas dokonywania kontroli drogowej zgodnie z art. 129 PoRD funkcjonariusz policji jest uprawniony do<sup>16</sup>:

- 1) legitymowania uczestnika ruchu i wydawania mu wiążących poleceń co do sposobu korzystania z drogi lub używania pojazdu;
  - 1a) ustalenia tożsamości kierującego pojazdem na podstawie danych z Rejestru Dowodów Osobistych;
- 2) sprawdzania wymaganych dokumentów, o których mowa w art. 38, oraz zezwolenia, o którym mowa w art. 106 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami;
  - 2<sup>1</sup>) weryfikacji danych o pojeździe, w tym danych o dokumentach pojazdu w centralnej ewidencji pojazdów;
  - 2<sup>2</sup>) weryfikacji danych o kierującym pojazdem w centralnej ewidencji kierowców;
- 2a) żądania okazania dokumentu potwierdzającego prawo do używania pojazdu, o którym mowa w art. 71 ust. 5, jeżeli pojazd ten nie jest zarejestrowany na nazwisko osoby nim kierującej;
- 2b) sprawdzania zezwolenia, o którym mowa w art. 64 ust. 1 pkt 1, lub wypisu z tego zezwolenia;
- 3) żądania poddania się przez kierującego pojazdem lub przez inną osobę, w stosunku do której zachodzi uzasadnione podejrzenie, że mogła kierować pojazdem, badaniu w celu ustalenia zawartości w organizmie alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu;
- 4) sprawdzania stanu technicznego, wyposażenia, ładunku, wymiarów, masy lub nacisku osi pojazdu znajdującego się na drodze;

---

<sup>16</sup> Czapiewski A. i in., *Czas pracy kierowcy i tachografy*, s. 87.



- 4a) odczytu w czasie kontroli wskazania drogomierza pojazdu, drogomierza pojazdu holowanego oraz drogomierza pojazdu przewożonego wraz z jednostką miary;
- 5) sprawdzania zapisów tachografu;
- 6) zatrzymania, w przypadkach przewidzianych w ustawie, dokumentów stwierdzających uprawnienie do kierowania pojazdem lub jego używania oraz karty kierowcy w przypadkach przewidzianych w:
- a) art. 26 ust. 7 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz.Urz. UE L 60 z 28.02.2014, str. 1),
  - b) art. 11 ust. 4 lit. c załącznika do Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowo (AETR), sporządzonej w Genewie dnia 1 lipca 1970 r. (Dz.U. z 2014 r. poz. 409);
- 7) wydawania poleceń:
- a) osobie, która spowodowała przeszkodę utrudniającą ruch drogowy lub zagrażającą jego bezpieczeństwu, albo osobie odpowiedzialnej za utrzymanie drogi,
  - b) kontrolowanemu uczestnikowi ruchu – co do sposobu jego zachowania;
- 8) uniemożliwienia:
- a) kierowania pojazdem osobie znajdującej się w stanie nietrzeźwości lub w stanie po użyciu alkoholu albo środka działającego podobnie do alkoholu,
  - b) korzystania z pojazdu, którego stan techniczny, ładunek, masa lub nacisk osi zagrażają bezpieczeństwu lub porządkowi ruchu, powodują uszkodzenie drogi albo naruszają wymagania ochrony środowiska,
  - c) korzystania z pojazdu zarejestrowanego w kraju niebędącym państwem członkowskim, jeżeli kierujący nim nie okazał dokumentu potwierdzającego zawarcie

- umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu lub dowodu opłacenia składki za to ubezpieczenie,
- d) kierowania pojazdem przez osobę nieposiadającą wymaganych dokumentów uprawniających do kierowania lub używania pojazdu;
  - 9) używania przyrządów kontrolno-pomiarowych, a w szczególności do badania pojazdu, określania jego masy, nacisku osi lub prędkości, stwierdzania naruszenia wymagań ochrony środowiska oraz do stwierdzania stanu trzeźwości kierującego;
  - 9a) używania urządzeń rejestrujących;
  - 10) usuwania lub przemieszczania pojazdu w przypadkach, o których mowa w art. 130a ust. 1-3;
  - 11) kontroli przewozu drogowego towarów niebezpiecznych oraz wymagań związanych z tym przewozem;
  - 11a) kontroli transportu odpadów w rozumieniu ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach oraz wymagań związanych z tym transportem;
  - 11b) zrywania plomb celem fizycznej kontroli przewożonych odpadów;
  - 12) używania urządzeń nagłaśniających, sygnalizacyjnych lub świetlnych, służących do wydawania wiążących poleceń uczestnikowi ruchu;
  - 13) występowania w uzasadnionym przypadku z wnioskiem o ocenę stanu zdrowia kierującego pojazdem;
  - 13a) występowania do starosty z wnioskiem o skierowanie kierowcy lub osoby posiadającej pozwolenie na kierowanie tramwajem na egzamin sprawdzający kwalifikacje, jeżeli istnieją uzasadnione i poważne zastrzeżenia co do kwalifikacji tej osoby;
  - 14) pilotowania pojazdów, z wyłączeniem pojazdów nienormatywnych pilotowanych zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt 3.

## 4.1. Sposób postępowania kontrolera w czasie pracy

**Algorytm postępowania w trakcie kontroli drogowej stosowany przez służby kontrolne:**

1. Ustalenie daty pierwszej rejestracji pojazdu oraz wymagań dotyczących tachografu:
  - a) sprawdzenie daty pierwszej rejestracji pojazdu na wstępie kontroli, aby – podczas oględzin – móc sprawdzić typ zainstalowanego urządzenia,
  - b) ustalenie, czy pojazd posiada analogowe urządzenie rejestrujące, jeżeli pojazd został zarejestrowany przed 01.05.2006 roku (może być zainstalowane cyfrowe jeżeli analogowe wcześniej uległo awarii),
  - c) ustalenie czy pojazd posiada cyfrowe urządzenie rejestrujące (jeżeli tak to jakiej generacji) jeżeli został on zarejestrowany po 01.05.2006 r.
  
2. Ustalenie wymaganego typu urządzenia rejestrującego:
  - a) przed rozpoczęciem pobierania danych sporządź wydruki: 24h z karty kierowcy, 24h z pojazdu, wydruk danych technicznych z pojazdu oraz wydruk zdarzeń i błędów – sporządzenie wydruków umożliwi weryfikację kierowcy, sprawdzenie, czy używa on swojej karty kierowcy, czy w ciągu ostatniej doby używana była inna karta kierowcy oraz sprawdzenie pojawiających się błędów, które mogą wskazywać na manipulacje zapisu aktywności kierowcy; powyższe informacje można również zweryfikować, wykonując analizę pobranych danych cyfrowych; w razie wątpliwości należy sprawdzić opisy błędów,
  - b) wykonaj wydruk danych technicznych – umożliwi to weryfikację zainstalowanego typu przyrządu rejestrującego oraz typu czujnika ruchu,
  - c) zweryfikuj dane zawarte na wydruku (nr rej. pojazdu (VRN), numer VIN, daty pierwszej instalacji, daty kalibracji),
  - d) sprawdź, czy przyrząd rejestrujący ma włączoną rejestrację drugiego sygnału prędkości (jeżeli jest wymagana),
  - e) sprawdź poprawność działania urządzenia, pojawiające się błędy oraz komunikaty,

- f) sprawdź czas UTC w przyrządzie rejestrującym – czy jest zgodny z rzeczywistym czasem UTC (w tym celu: sporządź wydruk z przyrządu rejestrującego np. wydruk danych technicznych i porównaj czas sporządzenia wydruku z czasem rzeczywistym; pamiętaj, że w Polsce w okresie stosowania czasu letniego różnica pomiędzy czasem lokalnym, a czasem UTC wynosi 2 h, w okresie stosowania czasu zimowego różnica pomiędzy czasem lokalnym, a czasem UTC wynosi 1 h),
- g) pobierz dane cyfrowe z przyrządu rejestrującego oraz z karty kierowcy; jeżeli to możliwe, korzystaj z urządzenia VDO DLKPro; przed pobraniem ustal zakres pobierania danych z przyrządu rejestrującego oraz z karty kierowcy na okres 29 dni (od 31.12.2024 roku będzie to 56 dni); pamiętaj, żeby ustawić w urządzeniu do pobierania danych, pobierz dane techniczne z przyrządu rejestrującego,
- h) dokonaj oględzin przyrządu rejestrującego, zwłaszcza połączeń w jego tylnej części w celu ustalenia, czy podłączono instalacje niedozwolone.

### 3. Weryfikacja danych cyfrowych:

- a) zweryfikuj dane kierowcy z dokumentu tożsamości z danymi kierowcy zawartymi na karcie kierowcy, sprawdź, czy kierowca jest prawnym użytkownikiem karty,
- b) jeżeli pobierasz dane z karty kierowcy przez tachograf (tak jak przy użyciu urządzenia VDO DLKPro), sprawdź fizycznie kartę kierowcy – to, czy nie nosi śladów fałszowania – poprzez wyjęcie jej z przyrządu rejestrującego.

### 4. Analiza danych cyfrowych:

- a) sprawdź datę ostatniego pobrania danych z karty kierowcy oraz z tachografu cyfrowego,
- b) zweryfikuj podpisy cyfrowe danych pobranych z karty kierowcy i przyrządu rejestrującego,
- c) wykonaj analizę danych cyfrowych pobranych z karty kierowcy oraz z przyrządu rejestrującego i w miarę możliwości dokonaj analizy trasy przejazdu kierowcy

np. poprzez porównanie z dokumentami przewozowymi i sprawdzeniu przebiegu pojazdu.

d) sprawdź i zweryfikuj listę błędów i zdarzeń z danymi dotyczącymi trasy przejazdu.

## 4.2. Manipulacje kierowców

Zazwyczaj gdy jest mowa o manipulacjach danych w tachografie, pierwszą myślą przychodzącą do głowy są „magnesy”. Faktycznie jest to jeden z najczęściej używanych sposobów do fałszowania danych z tachografów, ale nie jedyny. Generalnie naruszenia możemy podzielić na te związane z ingerencją w dane z tachografu, w kartę kierowcy oraz w kalibrację.

Dla każdej z 3 wymienionych grup, przedstawiamy przykłady sytuacji, na które służby kontrolne zwracają szczególną uwagę i które mogą być zakwalifikowane jako manipulacje, a z których przedsiębiorcy często nie zdają sobie sprawy<sup>17</sup>:

**Tachograf** – najczęściej spotykaną manipulacją to użycie urządzenia ingerującego w pracę tachografu (magnes, wyłączniki, ograniczniki napięcia), ale również:

- przerwanie odpoczynku popularnymi ostatnio tzw. „podjazdami do minuty”,
- awarie czujnika ruchu,
- konflikt ruchowy pojazdu i wiele innych.

**Karta kierowcy** – wszelkie sytuacje związane z kartami kierowców np.:

- brak certyfikatów na plikach,
- jazda bez karty,
- jazda na 2 kartach,
- brak danych na karcie.

<sup>17</sup> Manipulacje tachografu: <http://www.manipulacjetachografu.pl/o-manipulacjach/>, 29.05.2016.

**Kalibracja** – technik podczas kalibracji tachografu wprowadza nieprawdziwe informacje, zdarza się też, że popełni on błąd. Wśród najczęstszych przykładów nieprawidłowości dotyczących kalibracji możemy wymienić:

- rozbieżności w datach kalibracji tachografu oraz czujnika ruchu,
- nieprawidłowo autoryzowaną prędkość w kalibracji,
- dużą zmianę współczynnika charakterystycznego pojazdu ( $w$ ) albo stałej urządzenia rejestrującego ( $k$ ),
- zmianę rozmiaru opon w kalibracji.

## Podsumowanie

---

Człowiek stanowi centralny element systemu człowiek – pojazd – droga. Rozwiązanie problemów ruchu drogowego wymaga wiedzy o użytkownikach dróg, którymi są kierowcy i piesi. Błędy kierowców wykonujących transport drogowy są bardzo częstą przyczyną wypadków. Każdy wypadek może mieć wiele przyczyn, natomiast prawie zawsze to właśnie człowiek jest czynnikiem decydującym.

Uczestnicy dróg – kierowcy bardzo często, niestety, nie przewidują, co może się stać, nie mają świadomości, co może być skutkiem braku odpowiedniego odpoczynku. Skutki takiego postępowania mogą okazać się nieodwracalne. Pojazd bardzo często da się naprawić, lecz zdrowia czy też życia nam nikt nie zwróci. Dlatego zasadnym jest, poprzez wzmożone kontrole, motywowanie i represjonowanie kierowców, jak i wszystkie inne osoby, do przestrzegania przepisów związanych z transportem drogowym.

Celowe zakłócanie, fałszownie czy też manipulowanie danych w systemach tachografów ma z reguły jeden cel – wydłużenie czasu jazdy (pracy) kierowcy. Oprócz tych oczywistych zagrożeń związanych ze zmęczeniem kierowcy, wydłużeniem czasu reakcji lub brakiem reakcji związanym z zaśnięciem za kierownicą, trzeba mieć na uwadze to, że w nowoczesnych pojazdach, każda – nawet najmniejsza – ingerencja w instalację pojazdu podczas manipulacji może mieć bezpośredni i nieodwracalny wpływ na działanie systemów elektronicznych takich jak np. ABS, ESP, regulację twardości zawieszenia czy oporu na kierownicy.

Jak widać przepisy socjalne dotyczące pracy kierowców mają na celu przede wszystkim poprawę bezpieczeństwa na drogach. Jednak kierowcy, osoby zarządzające transportem, przedsiębiorcy, mając na uwadze zyski przedsiębiorstwa, dążą do „omijania” przepisów. W wyniku wypadku może zostać uszkodzony, zniszczony pojazd wraz z ładunkiem, a to może skutkować stratami finansowymi dla przedsiębiorstwa.

W celu niedopuszczenia do takich sytuacji służby kontrolujące transport drogowy muszą szczególną uwagę zwracać na nieuczciwych kierowców oraz wszystkie inne osoby mogące mieć wpływ na manipulowanie ich czasem pracy. Służby te muszą ze sobą współpracować, szkolić się i reagować na każde naruszenie. Jednak często spotykają się one z krytyką ze strony społeczeństwa za to, że bezwzględnie represjonują wszelakie naruszenia. Jednak ich obecność jest bardzo potrzebna. Ich działanie ma na celu ochronę najwyższych wartości – zdrowia oraz życia ludzkiego.



# Bibliografia

---

- Madej B. i in., *Podręcznik przewoźnika oraz osoby zarządzającej transportem*, Warszawa 2015.
- Paluch S., *Czas pracy kierowców, Vademecum kierowcy i pracodawcy*, Wydawnictwo SPH credo, Piła 2012.
- Prasolek Ł., *Czas pracy kierowców, Procedury, rozliczenia, wzory*, Wydawnictwo CH. Beck, Warszawa 2013.
- Rycak M.B., *Czas pracy kierowców. Zagadnienia prawne i praktyczne*, Wydawnictwo Wolters Kluwer, Warszawa 2015.

## Akty prawne

- Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz.U. z 2019 r., poz. 1412 t.j.).
- Ustawa Prawo o ruchu drogowym z dnia 9 grudnia 2019 r. (Dz.U. z 2020 r. poz. 110 t.j.).
- Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. z 2020 r. poz. 1944 t.j.).
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 roku w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz. Urz. UE nr L 60/1, z późn. zm.).
- Rozporządzenie (WE) nr 561/06 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenia Rady (EWG)

- nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz.Urz.UE.L 2020 Nr 249, poz. 1, z późn. zm.).
- Rozporządzenie komisji (UE) NR 581/2010 z dnia 1 lipca 2010 r. w sprawie maksymalnych okresów na wczytanie odpowiednich danych z jednostek pojazdowych oraz kart kierowców, (Dz.U.U.E.L.2010.168.16).
  - Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1360/2002 z dnia 13 czerwca 2002 r. (Dz.Urz. UE 2002 L207/1)
  - Oświadczenie Rządowe z dnia 30 sierpnia 1999 r. w sprawie ratyfikacji przez Rzeczpospolitą Polską Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR), sporządzonej w Genewie dnia 1 lipca 1970 r., oraz ogłoszenia jednolitego tekstu tej umowy (Dz.U. nr. 94, poz. 1087 z późn. zm.)
  - Wytyczne nr 1/2009 Głównego Inspektora Transportu Drogowego z dnia 12.08.2009 r. w sprawie postępowania inspektorów Transportu Drogowego w zakresie kontroli przestrzegania przepisów o okresach prowadzenia pojazdów, obowiązkowych przerwach i odpoczynkach kierowców wykonujących przewozy drogowe oraz przepisów o stosowaniu urządzeń rejestrujących w przewozach drogowych (Dz.U. nr 94, poz. 1087, z późn. zm.).
  - Wyrok SN z dnia 18 stycznia 2012 r., II PK 116/11 LEX nr 1230262.
  - Uchwała składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 19.11.2008 r., II PZP 11/08
  - Tachoanalyzer:[http://www.tachoanalyzer.pl/aktualnosci/Tachografy bezpieczeństwa-czy biurokracja,145,](http://www.tachoanalyzer.pl/aktualnosci/Tachografy%20bezpieczenstwo-czy%20biurokracja,145)
  - Manipulacje tachografu: [http://www.manipulacjetachografu.pl/o-manipulacjach/,](http://www.manipulacjetachografu.pl/o-manipulacjach/)
  - [https://www.netpolska.com/tachografy-cyfrowe/piktogramy.html,](https://www.netpolska.com/tachografy-cyfrowe/piktogramy.html)
  - [http://callisto.galileo.com.pl/gitd/gitd/prawo.php?id=3.](http://callisto.galileo.com.pl/gitd/gitd/prawo.php?id=3)



# Zakład Prewencji i Ruchu Drogowego

asp. szt. Andrzej Ziętek  
st. asp. Dariusz Chojnacki  
asp. Robert Czyżycki

Szkoła Policji w Katowicach  
ul. gen. Jankego 276  
40-684 Katowice-Piotrowice  
[www.katowice.szkolapolicji.gov.pl](http://www.katowice.szkolapolicji.gov.pl)

