

PRZEPISY OKREŚLAJĄCE MAKSYMALNY DZIENNY CZAS PROWADZENIA POJAZDU, DZIENNY CZAS ODPOCZYNKU ORAZ MAKSYMALNY CZAS PROWADZENIA POJAZDU BEZ PRZERWY

W celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, warunków pracy oraz harmonizacji warunków konkurencji w transporcie drogowym wprowadzono, niezależnie od kraju rejestracji pojazdu, do przewozu drogowego wykonywanego wyłącznie na terytorium Wspólnoty, Szwajcarii i państw należących do Europejskiego Obszaru Gospodarczego przepisy rozporządzenia Nr 561/2006¹. Natomiast do międzynarodowego transportu drogowego poza obszarem UE stosuje się Umowę – AETR².

CZAS PROWADZENIA POJAZDU

Dzienny czas prowadzenia pojazdu oznacza łączny 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.



przerwy w prowadzeniu przeznaczone na odpoczynek i okresy odpoczynku dobowego



czas prowadzenia pojazdu



Dzienny czas prowadzenia pojazdu może zostać przedłużony do nie więcej niż 10 godzin, nie częściej niż dwa razy w tygodniu.



¹ rozporządzenie Nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniającego Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz. Urz. WE L 102/1 z 11.4.2006)

² Umowa europejska dotycząca pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR), sporządzoną w Genewie dnia 1 lipca 1970 r. (Dz. U. z 2014 r. poz. 408).

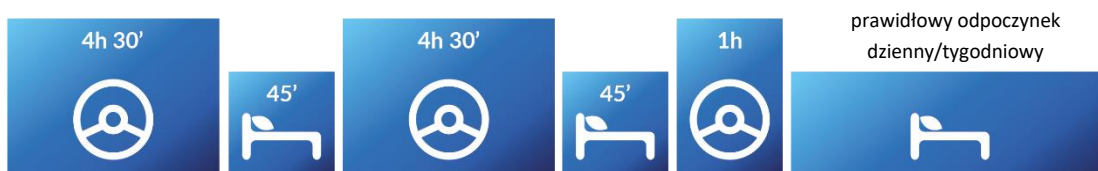
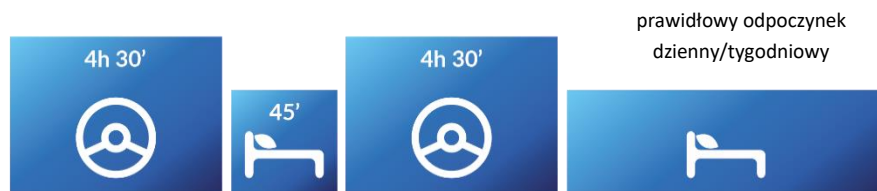
Tydzień oznacza okres od godz. 00.00 w poniedziałek do godz. 24.00 w niedzielę. Tygodniowy czas prowadzenia nie może przekroczyć 56 godzin i nie może skutkować przekroczeniem maksymalnego tygodniowego czasu pracy ustalonego w dyrektywie 2002/15/WE.

W ciągu dwóch kolejnych tygodni łączny czas prowadzenia pojazdu nie może przekroczyć 90 godzin. Przykłady:



WYMAGANE OKRESY PRZERW W PROWADZENIU POJAZDU

Po okresie prowadzenia pojazdu trwającym cztery i pół godziny kierowcy przysługuje ciągła przerwa trwająca co najmniej czterdzieści pięć minut, chyba że kierowca rozpoczyna okres odpoczynku.



Przerwę tę można zastąpić przerwą długości co najmniej 15 minut, po której nastąpi przerwa długości co najmniej 30 minut, rozłożonymi w okresie czterech i pół godziny lub bezpośrednio po tym okresie.



DZIENNY OKRES ODPOCZYNKU

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

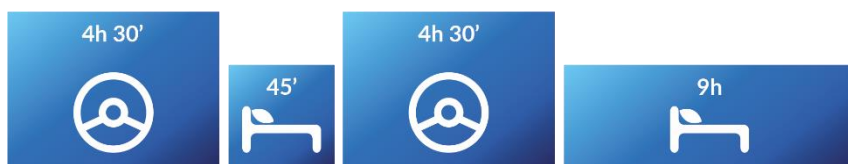
Kierowca musi korzystać z dziennego okresu odpoczynku, który składa się z 11 nieprzerwanych godzin w każdym 24-godzinny okresie rozliczeniowym.

Dzienny i tygodniowy czas prowadzenia pojazdu obejmuje cały czas prowadzenia pojazdu na terytorium Wspólnoty lub państwa trzeciego.



Jeśli część dziennego okresu odpoczynku zawarta w 24-godzinny okresie wynosi co najmniej 9 godzin, ale 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. Nie ma obowiązku rekompensowania skrócenia dziennego okresu odpoczynku.



W dni, kiedy odpoczynek nie jest skrócony, może być wykorzystany w dwóch częściach, z których pierwsza musi nieprzerwanie trwać co najmniej 3 godziny, a druga co najmniej 9 godzin.

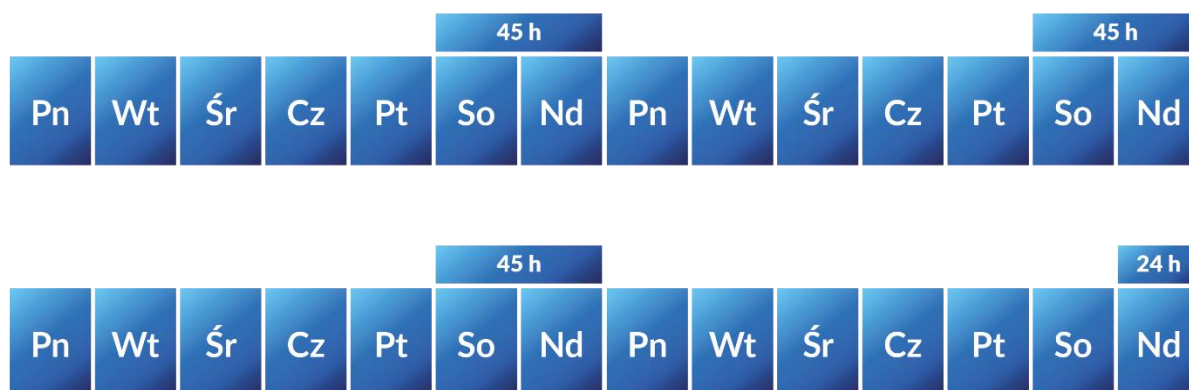


Kierowcy prowadzący pojazd w załodze kilkuosobowej muszą wykonać nieprzerwany odpoczynek w wymiarze minimum 9-ciu godzin w ramach 30-godzinnego okresu rozliczeniowego.

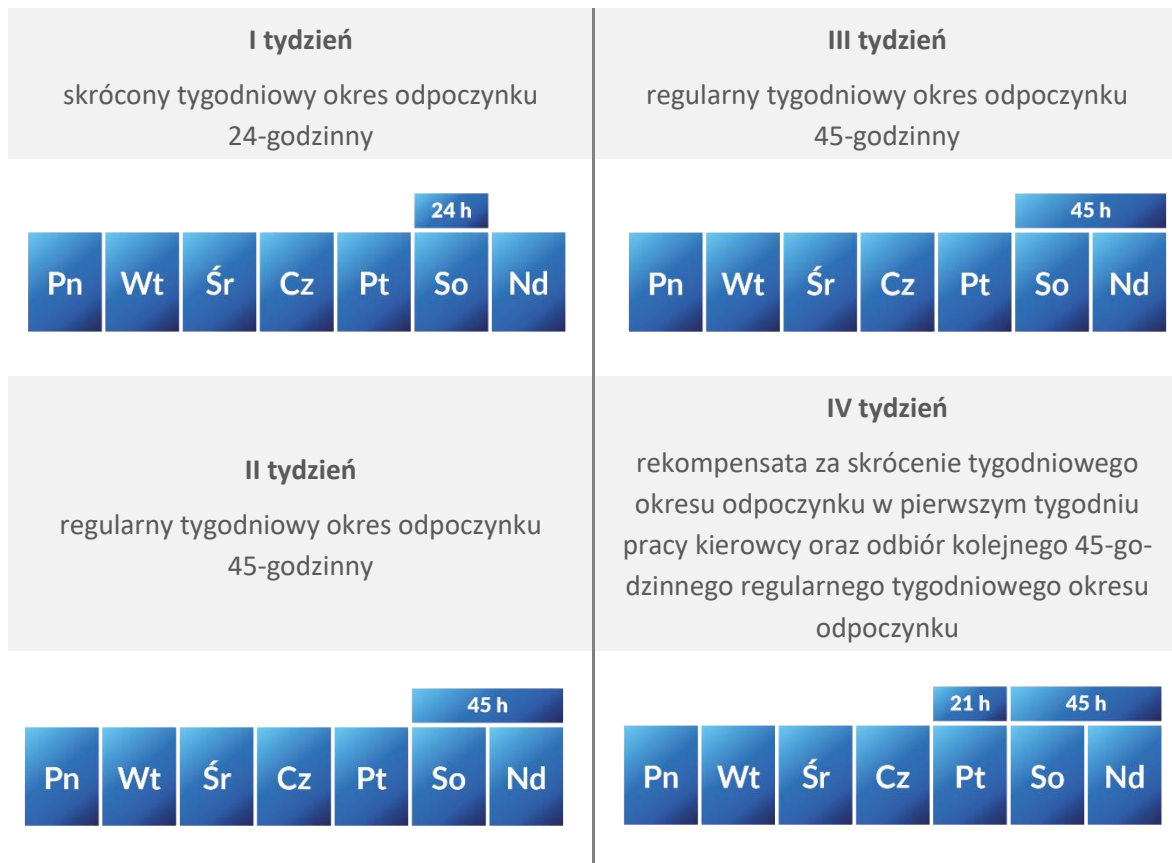
„Załoga kilkuosobowa” oznacza sytuację, w której w trakcie każdego okresu prowadzenia pojazdu pomiędzy dwoma kolejnymi dziennymi okresami odpoczynku, lub pomiędzy dziennym okresem odpoczynku a tygodniowym okresem odpoczynku, w pojeździe przebywa co najmniej dwóch kierowców w celu prowadzenia pojazdu. Przez pierwszą godzinę obsady kilkuosobowej obecność innego kierowcy lub kierowców jest fakultatywna, ale przez pozostałą część tego okresu jest obowiązkowa.

TYGODNIOWY OKRES ODPOCZYNKU

W ciągu dwóch kolejnych tygodni kierowca powinien wykorzystać, co najmniej dwa regularne tygodniowe okresy odpoczynku w wymiarze 45 godzin, lub jeden regularny tygodniowy okres odpoczynku 45 godzin i jeden skrócony wynoszący, co najmniej 24 godziny.



Skrócenie to należy jednak zrekompensować równoważnym okresem odpoczynku wykorzystanym jednorazowo przed końcem trzeciego tygodnia następującego po danym tygodniu, łącznie z innym okresem odpoczynku trwającym, co najmniej dziewięć godzin.



Jeżeli kierowca dokona takiego wyboru, dzienne okresy odpoczynku i skrócone tygodniowe okresy odpoczynku poza bazą można wykorzystywać w pojeździe, o ile posiada on odpowiednie miejsce do spania dla każdego kierowcy i pojazd znajduje się na postoju. Niedopuszczalnym jest odbiór regularnych odpoczynków tygodniowych w pojazdach.

Tygodniowy okres odpoczynku, przypadający na dwa tygodnie można zaliczyć do dowolnego z nich, ale nie do obu. Tygodniowy okres odpoczynku rozpoczyna się nie później niż po zakończeniu sześciu okresów 24-godzinnych, licząc od końca poprzedniego tygodniowego okresu odpoczynku.

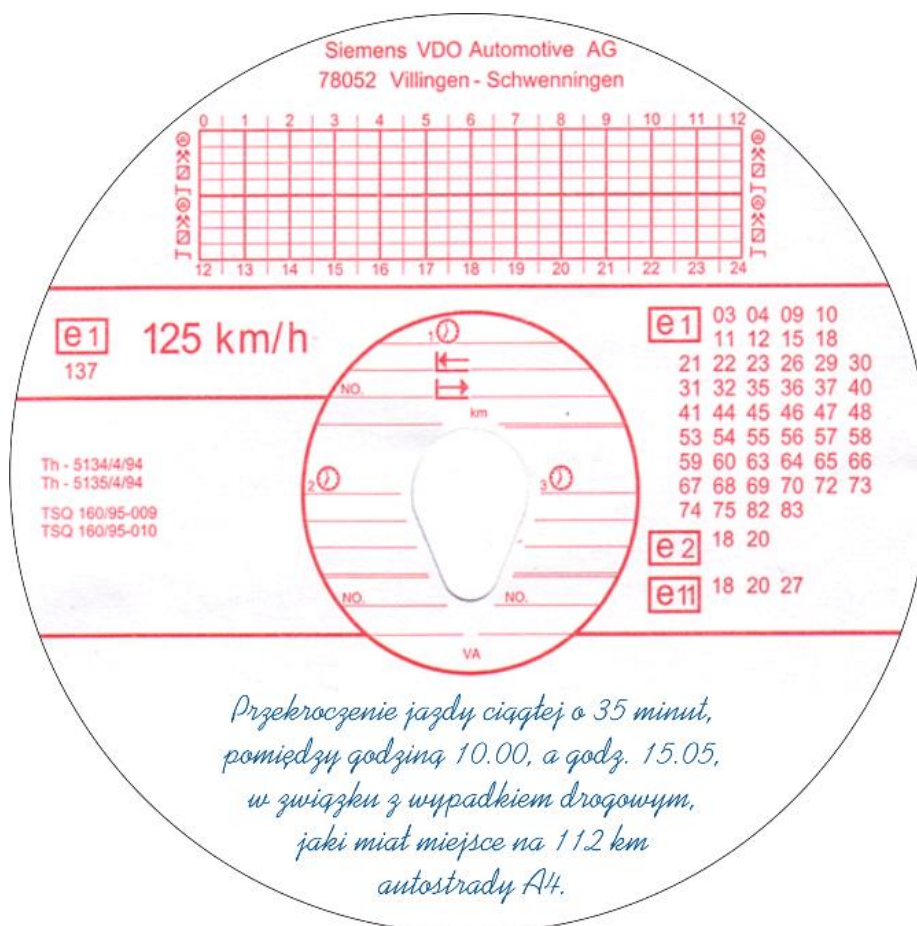
UWAGA!

Czas spędzony na dojeździe do miejsca postoju pojazdu objętego zakresem rozporządzenia 561/2016 lub powrotu z tego miejsca, jeżeli pojazd nie znajduje się ani w miejscu zamieszkania kierowcy, ani w bazie pracodawcy, w której kierowca zwykle pracuje, nie jest liczony jako odpoczynek lub przerwa, chyba że kierowca znajduje się na promie lub w pociągu i posiada dostęp do koi lub do kuszetki. Czas spędzony przez kierowcę kierującego pojazdem nieobjętym zakresem rozporządzenia 561/2016 do lub z pojazdu objętego zakresem rozporządzenia 561/2016, który nie znajduje się w miejscu zamieszkania kierowcy ani w bazie pracodawcy, gdzie kierowca zazwyczaj pracuje, jest traktowany jako „inna praca”.

ODSTĘPSTWA OD PRZEPISÓW

Zgodnie z art. 12 rozporządzenia (WE) 561/2006, pod warunkiem, że nie zagraża to bezpieczeństwu drogowemu oraz umożliwia osiągnięcie przez pojazd odpowiedniego miejsca postoju, kierowca może odstąpić od przepisów w zakresie niezbędnym dla zapewnienia bezpieczeństwa osób, pojazdu lub ładunku.

Kierowca wskazuje powody takiego odstępstwa odręcznie na wykresówce urządzenia rejestrującego lub na wydruku z urządzenia rejestrującego, albo na planie pracy najpóźniej po przybyciu do miejsca pozwalającego na postój.



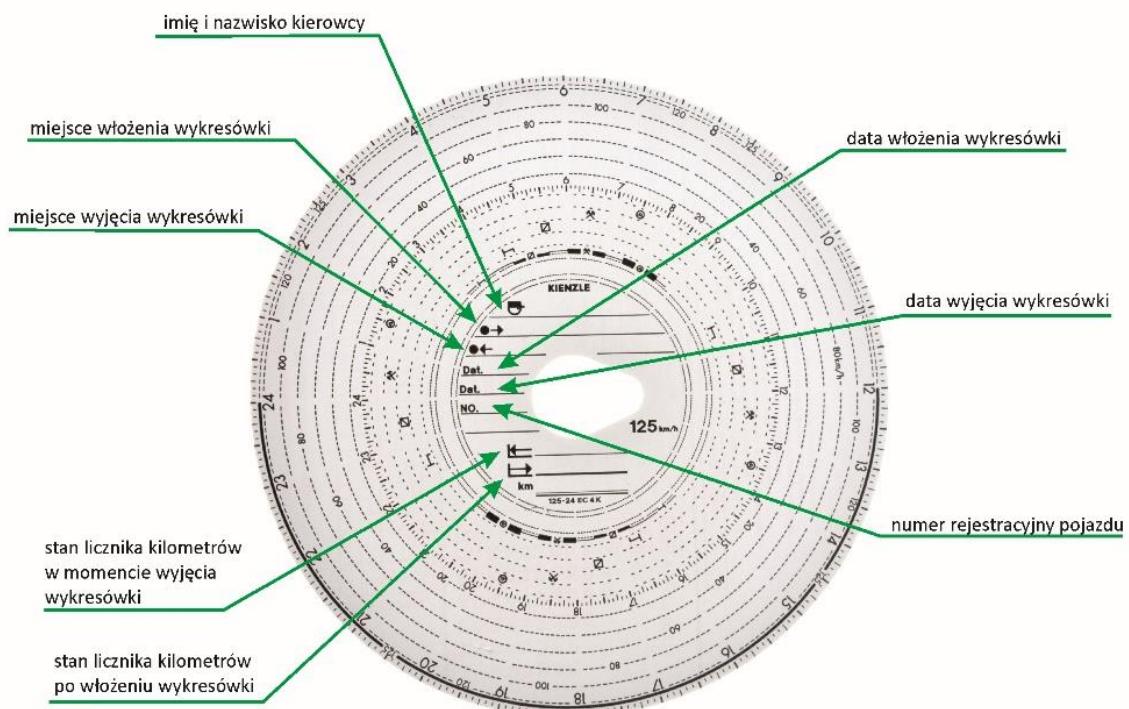
TACHOGRAFY ANALOGOWE

Wykresówki są przypisane do kierowcy a nie do pojazdu.

- Kierowcy stosują wykresówki w każdym dniu, w którym prowadzą pojazd począwszy od momentu, w którym go przejmują. Nie wyjmuje się wykresówki z urządzenia przed zakończeniem dziennego okresu pracy, chyba że jej wyjęcie jest dopuszczalne z innych powodów. Wykresówka nie może być używana przez okres dłuższy niż ten, na który jest przeznaczona.

- Kierowca musi prawidłowo manipulować przełącznikiem rodzaju aktywności pracy przyrządu kontrolno-pomiarowego tak, aby rejestrować każdy rodzaj aktywności oddzielnie:
 - czasu prowadzenia pojazdu 🚗
 - czasu wykonywania innej pracy 🛠️
 - przerw w prowadzeniu przeznaczonych na odpoczynek i okresów odpoczynku dobowego 🛌
 - czasu gotowości. 🏠

Pola wykresówki, które obowiązany jest wypełnić kierowca.



TACHOGRAFY CYFROWE

Od 1 maja 2006 r. zgodnie z art. 27 Rozporządzenia (WE) nr 561/2006 wszystkie dopuszczone do ruchu po raz pierwszy pojazdy są wyposażone w tachografy cyfrowe.

Tachografy analogowe podlegają wymianie na cyfrowe w przypadku ich uszkodzenia (art. 2 ust. 1 lit. a) rozporządzenia Rady (WE) NR 2135/98). Obowiązek ten dotyczy pojazdów dopuszczonych po raz pierwszy do ruchu po dniu 1 stycznia 1996 r.:

- dopuszczalnej masie całkowitej > 12 ton, przeznaczonych do przewozu ładunku;
- o dopuszczalnej masie całkowitej > 10 ton i wyposażonych w więcej niż 9 miejsc siedzących, przeznaczonych do przewozu osób.

Podstawę systemu stanowi cyfrowe urządzenie rejestrujące, składające się z trzech elementów: przyrządu rejestrującego, kart chipowych i czujnika ruchu.



Tachograf cyfrowy rejestruje dane i generuje wydruki w oparciu o czas UTC (czas uniwersalny), który różni się w Polsce o + 2 godziny dla czasu letniego i +1 godzinę dla czasu zimowego. Wpisy manualne wprowadzane przez kierowców dokonywane są również w czasie UTC.

Przykłady przeliczeń dla czasu letniego:

- czas UTC na czas lokalny (np. w celu zinterpretowania wydruku) godz. 10.30 czasu UTC + 2 h = godz. 12.30 czasu lokalnego;
- czasu lokalnego na czas UTC (dla wszystkich wpisów do urządzenia): godz. 20.30 - 2 h = godz. 18.30 czasu UTC.

Przykłady przeliczeń dla czasu zimowego:

- czas UTC na czas lokalny (np. w celu zinterpretowania wydruku) godz. 5.30 czasu UTC +1 h = godz.6.30 czasu lokalnego;
- czasu lokalnego na czas UTC (dla wszystkich wpisów do urządzenia): godz. 11.30 - 1 h = godz. 10.30 czasu UTC.

Podstawą do użytkowania tachografu cyfrowego jest karta kierowcy. Kierowca może posiadać tylko jedną ważną kartę kierowcy. Kierowca uprawniony jest do posługiwania się jedynie jego własną imienną kartą kierowcy. Kierowca nie będzie posługiwać się kartą uszkodzoną lub kartą, której okres ważności upłynął.

Gdy karta kierowcy ulegnie uszkodzeniu, jest niesprawna lub nie jest w posiadaniu kierowcy (została skradziona, zagubiona), kierowca:

- na początku trasy drukuje dane prowadzonego przez siebie pojazdu i wpisuje na tym wydruku dane umożliwiające identyfikację kierowcy (nazwisko, numer karty kierowcy lub prawa jazdy kierowcy), wraz z podpisem oraz okresy innej pracy, gotowości, przerwy w pracy i okresy dziennego odpoczynku;
- na końcu trasy drukuje on informacje odnoszące się do okresów zarejestrowanych przez urządzenie rejestrujące, zapisuje wszystkie okresy innej pracy, dyspozycyjności i odpoczynku od chwili sporządzenia wydruku na początku trasy, które nie zostały zarejestrowane przez tachograf oraz zaznacza na tym dokumencie dane umożliwiające identyfikację kierowcy (nazwisko, numer karty kierowcy lub prawa jazdy kierowcy), wraz z jego podpisem.

W przypadku, gdy karta jest zniszczona, działa wadliwie, została zgubiona lub skradziona, kierowca powinien, w terminie 7 dni kalendarzowych, zwrócić się po jej duplikat do właściwych władz w Państwie Członkowskim, w którym posiada miejsce normalnego zamieszkania.

Kierowca manualnie lub automatycznie wprowadza w urządzeniu rejestrującym symbole państw, w których rozpoczyna i kończy dzienny okres pracy, pamiętając również o prawidłowym manipulowaniu przełącznikiem rodzaju aktywności pracy.

W przypadku, gdy karta kierowcy zostanie zniszczona lub działa wadliwie, kierowca zwraca ją do właściwych władz Państwa Członkowskiego, w którym posiada miejsce normalnego zamieszkania. Kradzież karty podlega formalnemu zawiadomieniu właściwych władz państwa, w którym dokonano kradzieży.

► kraj zakończ.
15.03 15:22 :PL

► kraj rozpocz.
15.03 15:16 :PL

Zaginięcie karty kierowcy musi zostać zgłoszone w formie formalnego zawiadomienia właściwych władz państwa, które ją wydało (szczegóły www.tachograf.pwpw.pl).

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.

Jeśli pojazdem wyposażonym w tachograf cyfrowy jedzie więcej niż jeden kierowca, kierowcy ci upewniają się, że ich karty zostały włożone w odpowiednie sloty tachografu.



TACHOGRAFY INTELIGENTNE

Rozporządzenie 165/2014/UE zobowiązało do używania od 15 czerwca 2019 r. tachografów inteligentnych w nowych pojazdach należących do państw członkowskich UE. Stosowane dotychczas urządzenia w autach zarejestrowanych przed 15 czerwca 2019 r. są nadal ważne i mogą być używane zgodnie z przeznaczeniem.

Nowe tachografy wprowadzają funkcjonalności mające na celu ułatwienie pracy kierowcy przykładowo poprzez system lokalizacyjny, dzięki któremu urządzenie rejestruje i zapisuje punkt początkowy trasy, punkt końcowy podróży oraz co trzy godziny każdą lokalizację od momentu rozpoczęcia jazdy, w formie punktowej. Możliwość zdalnej kontroli pojazdu pozwala firmie na pobranie danych z urządzenia dot. lokalizacji oraz parametrów jazdy i pojazdu. Funkcja zdalnej kontroli pozwoli Inspektorom ITD skontrolować pojazd w ruchu i stwierdzić czy istnieją podstawy do jego zatrzymania. Przewidziany rozporządzeniem 165/2014 termin obowiązków zainstalowania smart tachografów we wszystkich pojazdach tego

wymagających powinien nastąpić w ciągu 15 lat. To oznacza, że firmy transportowe na pełne dostosowanie się do zmian mają czas do 2034 roku³.

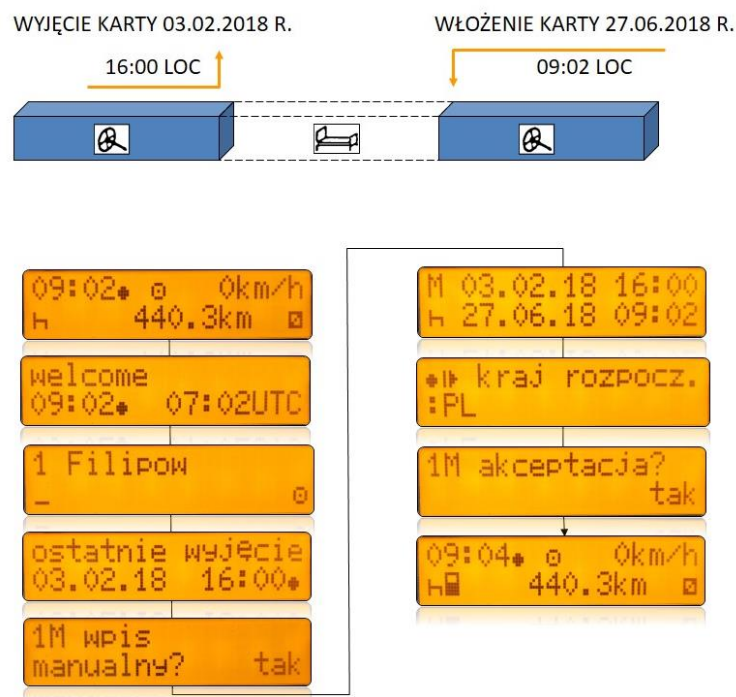
PRZYKŁADOWE PIKTOGRAMY

	firma	1	szczelina karty kierowcy		początek dziennego okresu pracy
	kontroler	2	szczelina karty współkierowcy		koniec dziennego okresu pracy
	kierowca		karta		karta kierowcy
	warsztat		zegar		karta firmowa
	producent		wyświetlacz		karta kontrolna
	dyspozycyjność		zewnętrzne gromadzenie danych		karta warsztatowa
	prowadzenie pojazdu		zasilanie		usterki
	odpoczynek		drukarka/ wydruk		koniec dziennego okresu pracy
	praca		czujnik		ręczne wprowadzenie czynności
	przerwa		rozmiar opon		prędkość
	nieznanie		pojazd/przyrząd rejestrujący		razem/ podsumowanie
OUT	poza zakresem	24h 	wydruk dzienny czynności kierowcy z karty		
	prom/kolej	24h 	wydruk dzienny czynności kierowcy z pamięci urządzenia rejestrującego		
24h	dobowo	! 	wydruk zdarzeń i usterek z karty		
I	tygodniowo	! 	wydruk zdarzeń i usterek z pamięci urządzenia rejestrującego		
II	2 tygodnie	T 	wydruk danych technicznych		
	od lub do	>> 	wydruk przekroczenia prędkości		

³<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=celex%3A32014R0165>

Wpisy manualne

Jeżeli w wyniku oddalenia się od pojazdu, kierowca nie jest w stanie używać urządzenia rejestrującego zainstalowanego w pojeździe, to okresy innych prac, gotowości oraz odpoczynku są nanoszone na wykresówkę ręcznie, bądź do tachografu cyfrowego poprzez wpis manualny przy logowaniu. Poniżej przedstawiono przykład postępowania przy dokonywaniu wpisu dotyczącego kontynuacji zmiany na podstawie tachografu Stoneridge.



Wizualizacja wpisu na wydruku, w czasie UTC.

```

-----0-----
          27.06.2018 330
-----
H 00:00 07h02
          1
-----

```

TABELA CZASU JAZDY, PRZERW I ODPOCZYNKÓW

Tabela podsumowująca czas jazdy, przerw i odpoczynku zgodnie z rozporządzeniem WE 561/2006	
czas jazdy dziennej	
norma	9 godzin.
Wydłużony	Dozwolone do 10 godzin, dwa razy w tygodniu.
dopuszczalny czas jazdy	

w tygodniu	Dozwolone do 56 godzin na tydzień.
w czasie dwóch kolejnych tygodni	W odniesieniu do 6 okresów 24-godzinnych po zakończeniu odpoczynku tygodniowego 90 godzin (np. 56+34, 50+40).
maksymalny czas trwania nieprzerwanej jazdy	4 godziny 30 minut.
Przerwy	Co najmniej 45 minut. Podział przerwy na dwie części, przy czym pierwsza co najmniej 15 minut + druga co najmniej 30 minut.
odpoczynek dzienny (1 kierowca)	
Norma	11 kolejnych godzin/ 24 godziny.
Skrócenie	9 kolejnych godzin 3 razy pomiędzy dwoma tygodniowymi okresami odpoczynku.
Podzielenie	Nie ma mowy o rekompensacie za skrócenie odpoczynku dobowego. Dozwolony podział na dwa okresy, z czego pierwszy musi wynieść co najmniej 3 godziny a drugi co najmniej 9 kolejnych godzin.
odpoczynek dzienny (załoga dwuosobowa)	9 kolejnych godzin w okresie 30 godzin.
odpoczynek dzienny (przewóz pociągami lub promem)	Dozwolone jest dwukrotne przerywanie odpoczynku innymi czynnościami, których długość w sumie nie może być dłuższa jak 1 godzina, całkowity czas odpoczynku w sumie minimum 11 godzin.
odpoczynek tygodniowy	
Norma	45 kolejnych godzin, po 6 okresach 24-godzinnych od zakończenia poprzedniego odpoczynku tygodniowego.
Skrócenie	Dozwolone: skrócenie odpoczynku do minimum do 24 godzin. Z tym, że w okresie dwóch kolejnych tygodni kierowca realizuje dwa odpoczynki regularne 45-godzinne lub jeden regularny i jeden skrócony do 24 godzin. Skrócenie należy zrekompensować przed końcem trzeciego tygodnia po tygodniu, którego to dotyczy dołączając do innego okresu odpoczynku dobowego trwającego co najmniej 9 godz.

dokumenty wymagane do kontroli

Jeśli kierowca prowadzi pojazd wyposażony w tachograf analogowy, to na żądanie upoważnionego funkcjonariusza służb kontrolnych zobowiązany jest okazać wykresówki za bieżący dzień oraz wykresówki za poprzednie 28 dni, a także swoją kartę kierowcy (jeżeli ją posiada), wszelkie zapisy odręczne i wydruki sporządzone w tym okresie. Za dni, gdy kierowca nie prowadził pojazdu lub prowadził pojazd wyłączony ze stosowania przepisów socjalnych, kierowca ma okazać stosowne zaświadczenie.

Jeżeli kierowca prowadzi pojazd wyposażony w tachograf cyfrowy, zobowiązany jest okazać swoją kartę kierowcy, wszelkie zapisy odręczne, a także wydruki sporządzone w ciągu bieżącego dnia oraz poprzednich 28 dni, a jeżeli w tym okresie prowadził on pojazd wyposażony w tachograf analogowy, odpowiednie wykresówki.