



PORADNIKKIEROWCY ZAWODOWEGO

WOJEWÓDZKI INSPEKTORAT TRANSPORTU
DROGOWEGO W BYDGOSZCZY



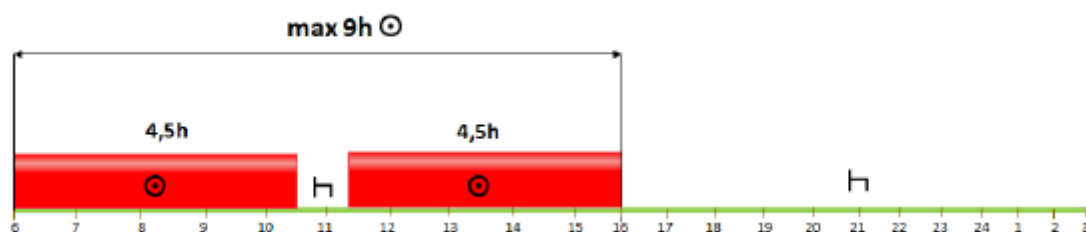
Dopuszczalne normy prowadzenia pojazdów, wymaganych przerw w prowadzeniu i odpoczynków kierowców zawodowych

Normy socjalne kierowców zostały uregulowane w unijnym rozporządzeniu (WE) nr 561/2006. Przepisy te mają na celu poprawę warunków pracy kierowców, poprzez wprowadzenie dziennych, tygodniowych i dwutygodniowych limitów prowadzenia pojazdów, obowiązkowych przerw w prowadzeniu, a także odpoczynków dziennych i tygodniowych.

Dzienny, tygodniowy i dwutygodniowy czas prowadzenia pojazdu

Dzienny czas prowadzenia pojazdu oznacza łączny czas prowadzenia pojazdu („czas prowadzenia”, czyli czas samej jazdy), 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 co do zasady nie może przekroczyć 9 godzin. Maksymalny wymiar dziennego prowadzenia pojazdu dotyczy pojedynczego kierowcy oraz załogi złożonej z dwóch lub większej liczby kierowców (dla każdego kierowcy załogi jest taki sam).

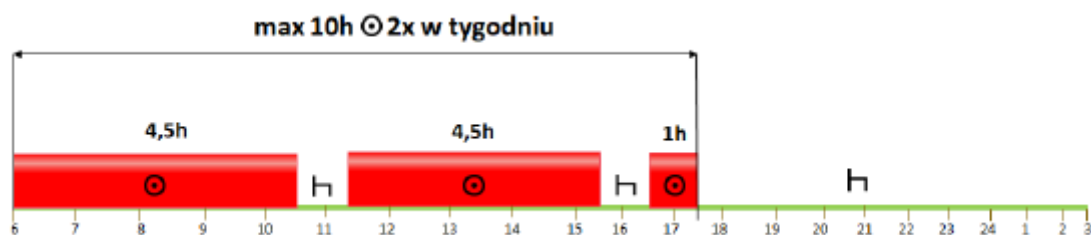
Na rysunku 1 przedstawiono wizualizację 9-godzinnej normy dziennego czasu prowadzenia.



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

Poprzez „tydzień” rozumiemy okres od godz. 00.00 w poniedziałek do godz. 24.00 w niedzielę.

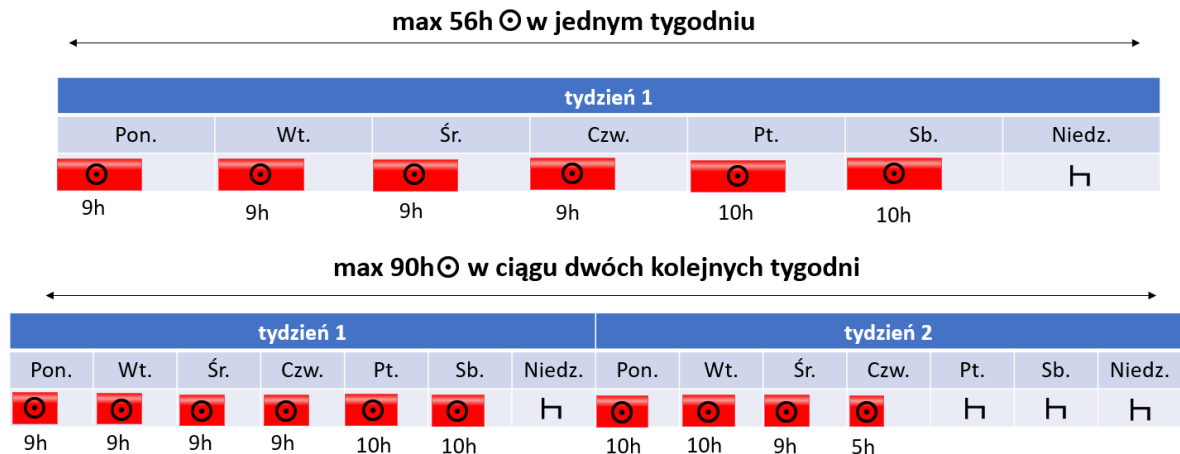
Na rysunku 2 przedstawiono wizualizację 10-godzinnej normy dziennego czasu prowadzenia.



Oprócz dziennego czasu prowadzenia pojazdu przepisy rozporządzenia (WE) nr 561/2006 określają ponadto tygodniowy czas prowadzenia, który nie może przekroczyć 56 godzin w tygodniu (pomiędzy godz. 00:00 w poniedziałek i godz. 24:00 w niedzielę) i nie może skutkować przekroczeniem maksymalnego tygodniowego czasu pracy (czas pracy kierowcy

obejmuje prowadzenie oraz inne prace wykonywane przez kierowcę, m.in. takie jak: załadunek, czynności spedycyjne, obsługę codzienną pojazdu itp.).

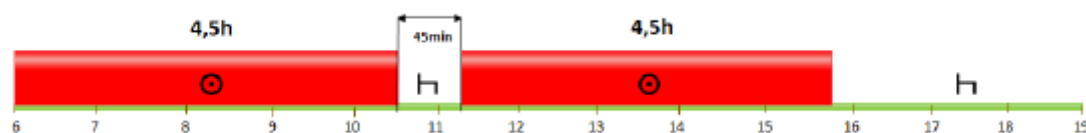
Ponadto oprócz maksymalnego wymiaru dziennego oraz tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu, przepisy unijne określają łączny czas prowadzenia pojazdu w ciągu dwóch kolejnych tygodni, który może przekroczyć 90 godzin.



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

Wymagane przerwy w prowadzeniu pojazdu

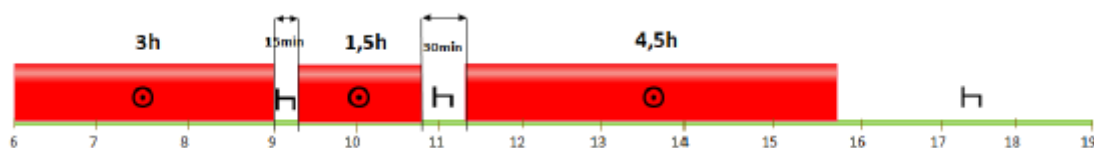
Kierowca ma obowiązek odbierania przerw w prowadzeniu pojazdu. Po okresie prowadzenia pojazdu trwającym łącznie 4,5 godziny, kierowcy przysługuje ciągła przerwa trwająca co najmniej 45 minut, chyba że kierowca rozpoczyna okres odpoczynku.



Przerwę ciągłą można podzielić przerwami, czyli zastąpić przerwą o długości co najmniej 15 minut, po której nastąpi przerwa długości co najmniej 30 minut, rozłożonymi w okresie 4,5 godziny prowadzenia pojazdu lub bezpośrednio po tym okresie.

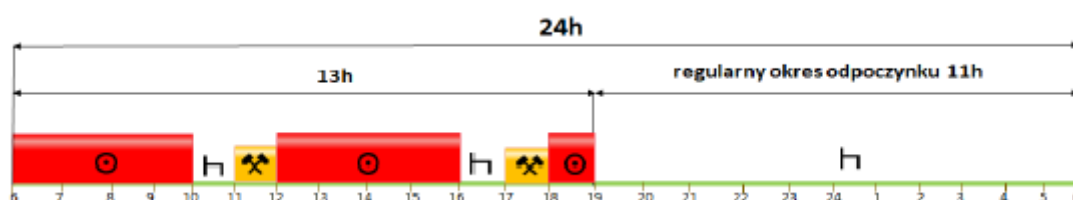
Konieczność odebrania przerwy 45-minutowej lub przerwy dzielonej w wymiarze 15 minut oraz 30 minut dotyczy wyłącznie kierowcy prowadzącego pojazd w pojedynczej obsadzie. W przypadku obsady dwóch lub więcej kierowców przerwa ta nie jest wymagana (pierwsze 45 minut okresu gotowości zmiennik, który nie prowadzi pojazdu jest równoznaczne z odebraniem przez niego przerwy w prowadzeniu w tym wymiarze – jeśli w tym czasie nie jest on zaangażowany w czynności związane z przewozem). W przypadku zakończenia maksymalnego 4,5 godzinnego okresu prowadzenia przez pierwszego kierowcę i rozpoczęcia

przewodzenia pojazdu przez drugiego z kierowców, okres oczekiwania w pojeździe rejestrowany jest automatycznie przez tachograf jako dyspozycyjność i zaliczany jest do okresu przerwy w prowadzeniu pojazdu.

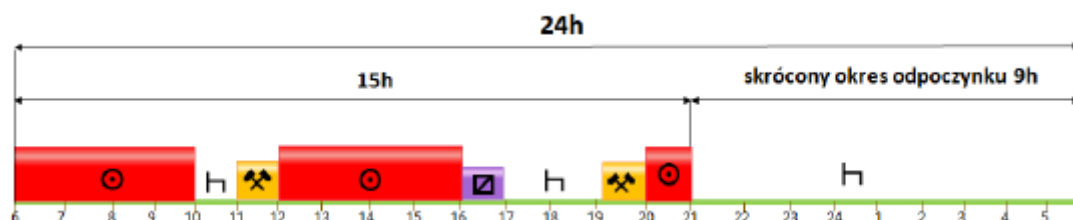


Dzienny okres odpoczynku

„Odpoczynek” oznacza nieprzerwany okres, w którym kierowca może swobodnie dysponować swoim czasem. Co do zasady kierowca musi korzystać z dziennego okresu odpoczynku, który składa się z 11 nieprzerwanych godzin w każdym okresie 24 godzin liczonych od momentu zakończenia odpoczynku (okres rozpoczęcia tzw. „dniówki” przez kierowcę, aktywnością inną niż odpoczynek, stanowi początek okresu rozliczeniowego dla ustalenia wymaganego odpoczynku dziennego). Odpoczynek dzienny odebrany w okresie 24-godzin w wymiarze co najmniej 11 godzin jest odpoczynkiem regularnym.

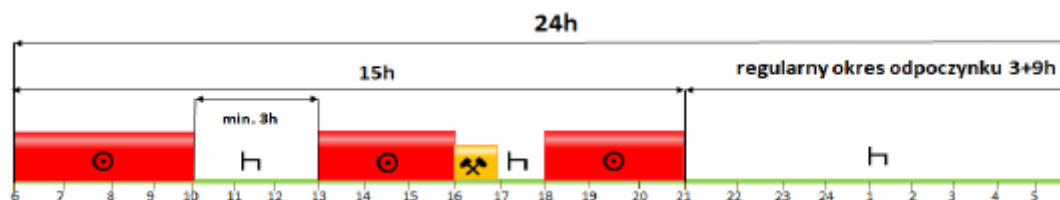


Obok odpoczynku regularnego kierowca realizujący przewóz drogowy w pojedynczej obsadzie, ma możliwość – w określonych warunkach – odbierania odpoczynków skróconych. Jeżeli część dziennego okresu odpoczynku zawarta w 24-godzinym okresie rozliczeniowym wynosi co najmniej 9 godzin, ale mniej niż 11 godzin, wówczas ten dzienny okres odpoczynku uznaje się za skrócony dzienny okres odpoczynku. Kierowca może mieć najwyżej 3 skrócone dzienne okresy odpoczynku pomiędzy dwoma tygodniowymi okresami odpoczynku. W tym przypadku kierowca nie ma obowiązku rekompensowania skrócenia dziennego okresu odpoczynku.



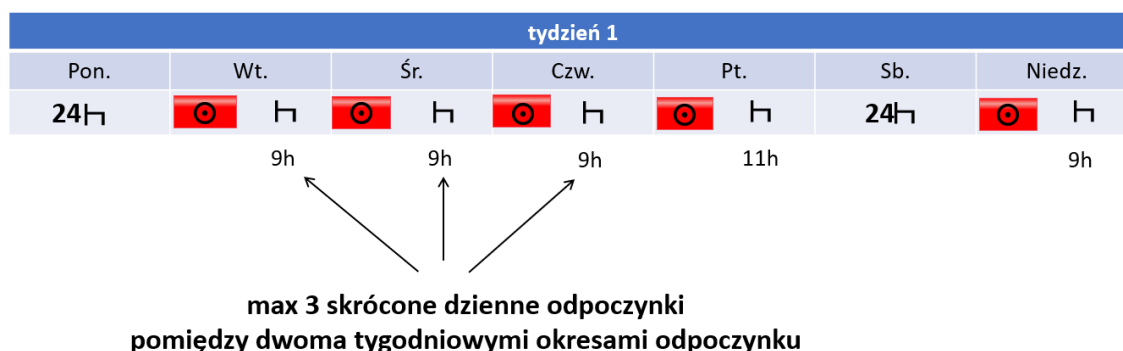
Ustawodawca przewidział również specjalny przypadek i możliwość podzielenia okresu dziennego odpoczynku, o ile łącznie w 24-godzinym okresie rozliczeniowym będzie on wynosił co najmniej 12 godzin. Otóż odpoczynek dzienny może być wykorzystany w dwóch

częściach, z których pierwsza musi nieprzerwanie trwać co najmniej 3 godziny, a druga co najmniej 9 godzin. Przy takim podziale okresów istotnym jest, że tak podzielony odpoczynek dzienny zaliczany jest jako odpoczynek regularny. Należy pamiętać, że wszystkie okresy odpoczynków muszą zostać w całości odebrane w 24-godzinny okres rozliczeniowy – przy czym zasada ta dotyczy wyłącznie kierowców realizujących przewóz drogowy w obsadzie pojedynczej.



Planowanie pracy dla kierowcy zawodowego w okresie dłuższym niż 24 godzinny powinno uwzględniać fakt, że kierowca może mieć najwyżej 3 skrócone dzienne okresy odpoczynku pomiędzy dwoma tygodniowymi okresami odpoczynku. Kolejność odebrania odpoczynków skróconych i regularnych jest dowolna i może przybrać wiele konfiguracji – w zależności od aktualnych zadań przewozowych (długości tras itp.).

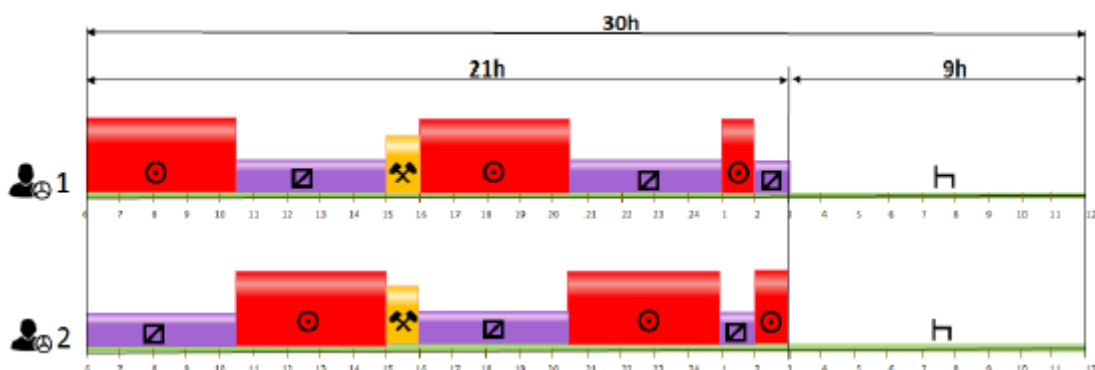
Poniżej zaprezentowano przykładowy rozkład skróconych odpoczynków dziennych kierowcy.



Normy dotyczące załóg składających się z min. 2 kierowców

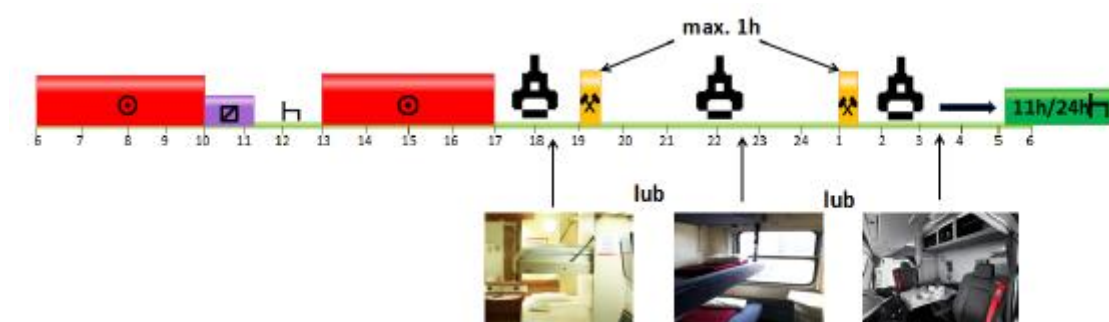
W myśl rozporządzenia (WE) nr 561/2006 „załoga kilkuosobowa” oznacza sytuację, w której w trakcie każdego okresu prowadzenia pojazdu pomiędzy dwoma kolejnymi dziennymi okresami odpoczynku, lub pomiędzy dziennym okresem odpoczynku, a tygodniowym okresem odpoczynku, w pojeździe przebywa co najmniej dwóch kierowców w celu prowadzenia pojazdu. Przez pierwszą godzinę załogi kilkuosobowej obecność innego kierowcy lub kierowców jest fakultatywna (nieobowiązkowa), ale przez pozostałą część tego okresu jest obowiązkowa. W przypadku złamania tej zasady (np. nieobecności w pojeździe jednego z kierowców dłużej niż godzinę od chwili rozpoczęcia przewozu, albo opuszczenia pojazdu przez

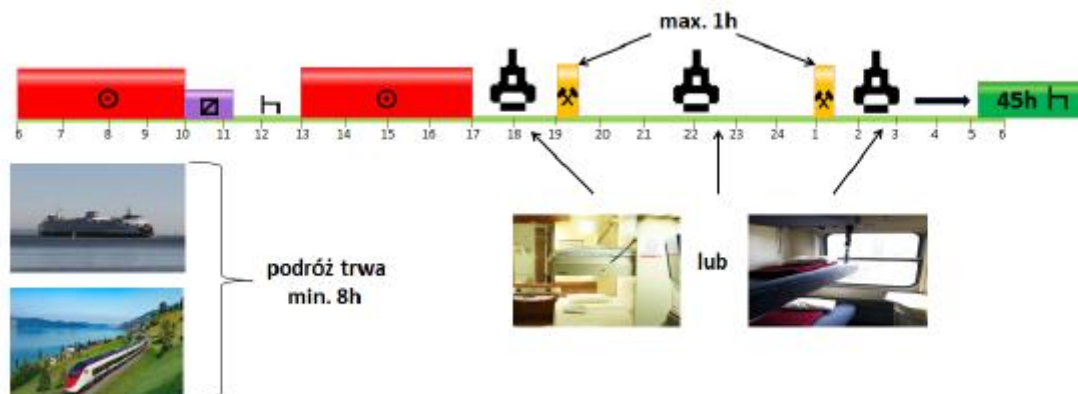
Dla załogi kilkuosobowej okres rozliczeniowy do odebrania odpoczynku dziennego wynosi 30 godzin. W czasie każdego 30-godzinnego okresu rozliczeniowego, każdy z kierowców załogi musi wykorzystać odpoczynek dzienny w wymiarze co najmniej 9 nieprzerwanych kolejnych godzin. Przykładowa wizualizacja aktywności załogi składającej się z dwóch kierowców.



W rozporządzeniu (WE) nr 561/2006 wskazano przypadki, kiedy kierowca towarzyszy pojazdowi, który częściowo odbywa swoją podróż kolejową lub transportem wodnym. W takim przypadku, gdy kierowca towarzyszy pojazdowi transportowanemu promem lub pociągiem i wykorzystuje regularny dzienny okres odpoczynku lub skrócony tygodniowy okres odpoczynku, okres ten można przerwać nie więcej niż dwukrotnie innymi czynnościami trwającymi łącznie nie dłużej niż 1 godzinę. Podczas tego regularnego dziennego okresu odpoczynku lub skróconego tygodniowego okresu odpoczynku kierowca musi mieć do dyspozycji kabinę sypialną, koję lub kuzetkę. W odniesieniu do regularnych tygodniowych okresów odpoczynku odstępstwo to dotyczy wyłącznie podróży promem lub pociągiem, jeżeli podróż jest zaplanowana na przynajmniej 8 godzin, a kierowca ma do dyspozycji kabinę sypialną na promie lub w pociągu.

Wizualizacja odpoczynków dziennych odbieranych przez kierowcę częściowo podczas podróży promem lub pociągiem:





Odpoczynki tygodniowe

W ciągu każdych kolejnych dwóch tygodni kierowca musi wykorzystać co najmniej dwa regularne tygodniowe okresy odpoczynku lub jeden regularny tygodniowy okres odpoczynku i jeden skrócony tygodniowy okres odpoczynku trwający co najmniej 24 godziny.

Na rysunku poniżej zaprezentowano przypadek, gdzie kierowca odebrał dwa regularne odpoczynki tygodniowe.

tydzień 1							tydzień 2						
Pon.	Wt.	Śr.	Czw.	Pt.	Sb.	Niedz.	Pon.	Wt.	Śr.	Czw.	Pt.	Sb.	Niedz.

Wymogiem jest, aby tygodniowy okres odpoczynku rozpoczynał się nie później niż po zakończeniu 6-ciu okresów 24-godzinnych (144 godziny), licząc od końca poprzedniego tygodniowego okresu odpoczynku. Rysunek poniżej prezentuje wskazany przepis.

tydzień 1							tydzień 2						
Pon.	Wt.	Śr.	Czw.	Pt.	Sb.	Niedz.	Pon.	Wt.	Śr.	Czw.	Pt.	Sb.	Niedz.

max. 6 okresów 24h

W przeciwieństwie do odpoczynków dziennych, skrócenia odpoczynków tygodniowych podlegają rekompensacie. Każde skrócenie wymaganego odpoczynku tygodniowego poniżej wymiaru 45 godzin (ale nie krótszego niż 24 godziny) należy zrekompensować równoważnym okresem odpoczynku, wykorzystanym jednorazowo przed końcem trzeciego tygodnia następującego po danym tygodniu (w którym nastąpiło skrócenie), łącznie z innym okresem odpoczynku trwającym co najmniej 9 godzin. Oznacza to, że jeżeli kierowca skrócił odpoczynek tygodniowy o 21 godzin (z wymiaru 45 godzin do wymiaru 24 godzin), to okres odpoczynku powinien zostać zrekompensowany. Jeżeli ilość godzin do oddania będzie wynosić np. 10, to

tylko te 10 godzin należy zrekompensować. Rekompensatę odbieramy łącznie z odpoczynkiem dziennym (min. 9 godzin lub tygodniowym min. 24 godziny).

tydzień 1							tydzień 2						
Pon.	Wt.	Śr.	Czw.	Pt.	Sb.	Niedz.	Pon.	Wt.	Śr.	Czw.	Pt.	Sb.	Niedz.
45h H								24h H					

tydzień 3							tydzień 4						
Pon.	Wt.	Śr.	Czw.	Pt.	Sb.	Niedz.	Pon.	Wt.	Śr.	Czw.	Pt.	Sb.	Niedz.
	45h H								45h H				

tydzień 5							MAX. DO KOŃCA 3 TYGODNIA PO TYGODNIU W KTÓRYM NASTĄPIŁO SKRÓCENIE						
Pon.	Wt.	Śr.	Czw.	Pt.	Sb.	Niedz.							
			45h H +	21h H									

Jeżeli natomiast kierowca zamiast 45-godzinnego odpoczynku tygodniowego odebrał odpoczynek w wymiarze 30 godzin, a więc skrócił go o 15 godzin, to tylko te 15 godzin podlega rekompensacie.

tydzień 1							tydzień 2						
Pon.	Wt.	Śr.	Czw.	Pt.	Sb.	Niedz.	Pon.	Wt.	Śr.	Czw.	Pt.	Sb.	Niedz.
30h H								45h H					

tydzień 3							tydzień 4						
Pon.	Wt.	Śr.	Czw.	Pt.	Sb.	Niedz.	Pon.	Wt.	Śr.	Czw.	Pt.	Sb.	Niedz.
	45h H								45h H +	15h H			

**MAX. DO KOŃCA 3 TYGODNIA
PO TYGODNIU W KTÓRYM
NASTĄPIŁO SKRÓCENIE**

Pakiet Mobilności a odpoczynki tygodniowe

Tzw. „Pakiet Mobilności” wprowadził kolejne regulacje dotyczące odpoczynków tygodniowych, które odbierane są poza krajem rejestracji pojazdu (dotyczy przewozów międzynarodowych wykonywanych w całości lub w części po terytorium Unii Europejskiej lub Europejskiego Obszaru Gospodarczego).

Kierowca wykonujący międzynarodowe przewozy drogowe rzeczy może, poza Państwem Członkowskim siedziby pracodawcy, 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 tygodniowymi okresami odpoczynku. Co ważne: Kierowca jest uznawany za wykonującego międzynarodowe przewozy drogowe, jeżeli rozpoczyna dwa kolejne skrócone tygodniowe okresy odpoczynku poza Państwem Członkowskim siedziby pracodawcy i poza państwem swojego miejsca zamieszkania.

tydzień 1							tydzień 2						
Pon.	Wt.	Śr.	Czw.	Pt.	Sb.	Niedz.	Pon.	Wt.	Śr.	Czw.	Pt.	Sb.	Niedz.
					45h								24h
PL siedziba pracodawcy /miejsce zamieszkania kierowcy							UK poza państwem siedziby /miejsca zamieszkania						
tydzień 3							tydzień 4						
Pon.	Wt.	Śr.	Czw.	Pt.	Sb.	Niedz.	Pon.	Wt.	Śr.	Czw.	Pt.	Sb.	Niedz.
						24h							45h
NL poza państwem siedziby /miejsca zamieszkania							PL siedziba pracodawcy /miejsce zamieszkania kierowcy						

W przypadku, gdy wykorzystano dwa kolejne skrócone tygodniowe okresy odpoczynku, następny okres tygodniowego odpoczynku musi być poprzedzony okresem odpoczynku wykorzystywanym jako rekompensata za te dwa skrócone tygodniowe okresy odpoczynku. Ważnym jest aby stosowana rekompensata została oddana przed upływem 6 okresów 24-godzinnych, po ostatnim odpoczynku tygodniowym.

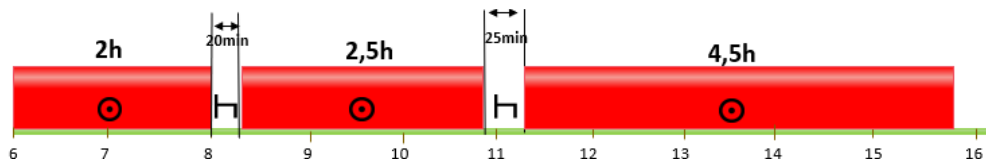
tydzień 1							tydzień 2						
Pon.	Wt.	Śr.	Czw.	Pt.	Sb.	Niedz.	Pon.	Wt.	Śr.	Czw.	Pt.	Sb.	Niedz.
45h								24h					
tydzień 3							tydzień 4						
Pon.	Wt.	Śr.	Czw.	Pt.	Sb.	Niedz.	Pon.	Wt.	Śr.	Czw.	Pt.	Sb.	Niedz.
	24h					21h + 21h							
ODPOCZYNEK MUSI BYĆ POPRZEDZONY REKOMPENSATĄ													

Nowe przepisy Pakietu Mobilności wskazują, że regularne tygodniowe okresy odpoczynku oraz dowolny tygodniowy okres odpoczynku trwający ponad 45 godzin wykorzystywany jako rekompensata za wcześniejsze skrócone tygodniowe okresy odpoczynku nie mogą być wykorzystywane w pojeździe. Muszą one być wykorzystane w odpowiednim miejscu zakwaterowania, wyposażonym w odpowiednią infrastrukturę noclegową i sanitarną.

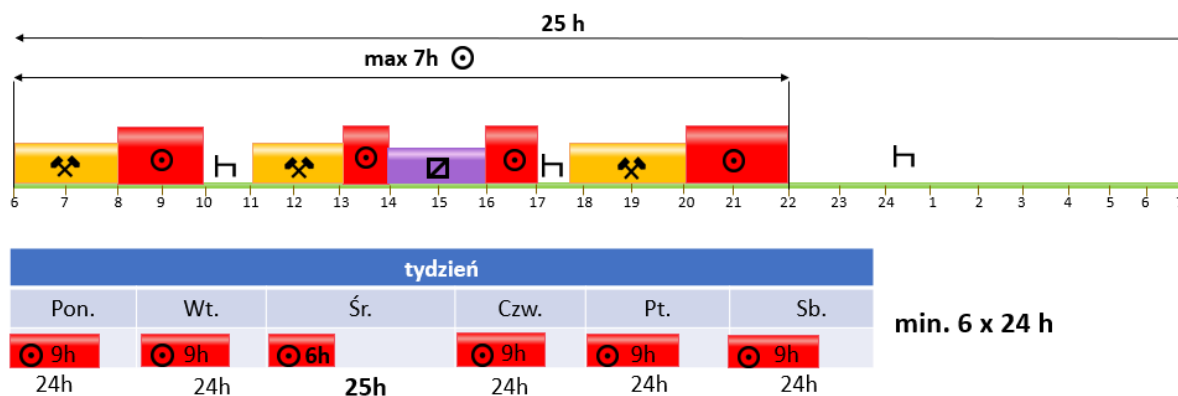
Podsumowując, normy czasu pracy dla przewozów wykonywanych w całości lub w części po terytorium Unii Europejskiej lub Europejskiego Obszaru Gospodarczego są ujednolicone i jasno określają warunki brzegowe w zakresie maksymalnego okresu prowadzenia wymaganych przerw i odpoczynków.

Rozporządzenie 2024/1258 z dnia 24.04.2024 r., w sprawie zmiany rozporządzenia (WE) nr 561/2006 w odniesieniu do minimalnych wymogów dotyczących minimalnych przerw oraz dziennego i tygodniowego okresu odpoczynku w sektorze okazjonalnego przewozu osób (...).

W przypadku kierowcy wykonującego **okazjonalne przewozy osób**, przerwę min. 45 minutową lub przerwę 15 min. + 30 min. można również zastąpić dwiema przerwami. Każda z przerw musi mieć długość co najmniej 15 minut i przerwy (w sumie min. 45 minut) muszą być rozłożone w okresie prowadzenia pojazdu maksymalnie 4 godzin i 30 minut.



Kierowca **wykonujący pojedynczy okazjonalny przewóz osób** trwający co najmniej sześć kolejnych okresów 24 godzinnych, może raz odebrać odpoczynek dzienny w 25 godzinnym okresie rozliczeniowym (po zakończeniu poprzedniego dziennego okresu odpoczynku lub tygodniowego okresu odpoczynku), zamiast w okresie 24 godzinnym, pod warunkiem, że nie zagraża to bezpieczeństwu ruchu drogowego ani warunkom pracy kierowcy. Warunkiem skorzystania z odstępstwa jest fakt, że łączny skumulowany czas prowadzenia pojazdu **w danym dniu nie przekroczy siedmiu godzin.**



Zgodnie z tymi samymi warunkami co powyżej, odstępstwo to może być wykorzystane **dwukrotnie** w ramach **pojedynczego okazjonalnego przewozu osób trwającego co najmniej osiem kolejnych okresów 24 godzinnych.**

Korzystanie z tego odstępstwa pozostaje bez uszczerbku dla maksymalnego wymiaru czasu pracy na podstawie mającego zastosowanie prawa.

Aby można było skorzystać z tego odstępstwa pojazd musi być wyposażony w **cyfrowe urządzenie rejestrujące**. Dodatkowo, w przypadku prowadzenia pojazdu w godzinach od 22.00 do 06.00 przez jednego kierowcę, okres prowadzenia pojazdu bez wymaganej przerwy może trwać **maksymalnie trzy godziny**. W przypadku załogi kilkuosobowej nie ma wyżej wymienionego obostrzenia.

Na potrzeby kontroli drogowych, do czasu udostępnienia cyfrowego formularza przejazdu, kierowca musi być w stanie uzasadnić korzystanie z odstępstw **poprzez**:

a) posiadanie w pojeździe wypełnionego formularza przejazdu, za którego dostarczenie kierowcy przed każdym przejazdem odpowiedzialne jest przedsiębiorstwo transportowe; oraz

b) posiadanie w pojeździe papierowych lub elektronicznych kopii formularzy przejazdu, które obejmują poprzednie 56 dni.

W przypadku przewozów krajowych można korzystać z formularza przejazdu dla przewozów międzynarodowych, wskazując, że jest on wykorzystywany na potrzeby przewozu krajowego.

Odstępstwa na podstawie art. 12 rozporządzenia (WE) nr 561/2006

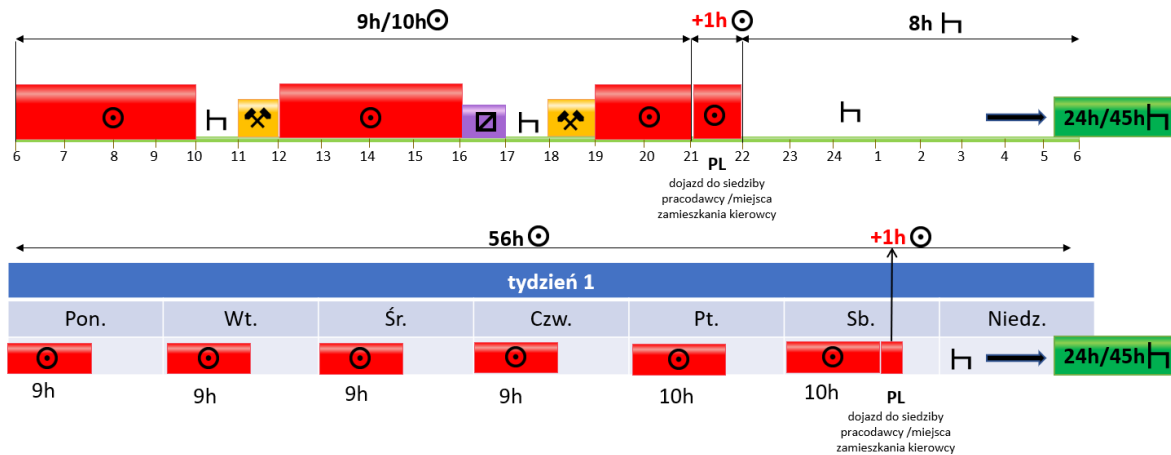
Od norm dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, przerw w prowadzeniu i odpoczynków, kierowca może - w ściśle określonych warunkach i uzasadnionych przypadkach – odstąpić od ich stosowania, w niezbędnym zakresie. I tak, pod warunkiem, że nie zagraża to bezpieczeństwu ruchu drogowego, w wyjątkowych okolicznościach kierowca może odstąpić od maksymalnego czasu prowadzenia i odpoczynku dobowego, przekraczając dzienny i tygodniowy czas prowadzenia pojazdu o maksymalnie 1 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 2 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.

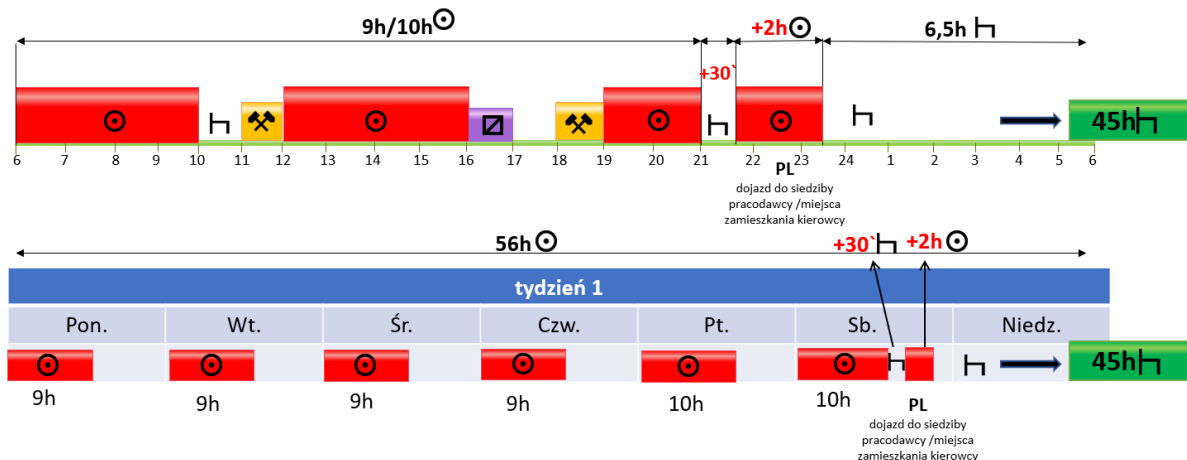
W celu uzasadnienia swojej decyzji (odstąpienia od norm prowadzenia pojazdu, przerw i odpoczynków) i udowodnienia np. dla służb kontrolnych w okresie późniejszym, kierowca ma obowiązek wskazać powody takiego odstępstwa odręcznie na wykresówce urządzenia

rejestrującego, na wydruku z urządzenia rejestrującego lub na planie pracy, najpóźniej po przybyciu do miejsca docelowego lub odpowiedniego miejsca postoju. W obydwu przypadkach nie może dojść do przekroczenia limitu czasu prowadzenia pojazdu w okresie dwutygodniowym.

Pierwszy wykres przedstawia możliwość przedłużenia okresu prowadzenia pojazdu o maksymalnie 1 godzinę – bez konieczności wykonania dodatkowej przerwy.



W drugim przypadku kierowca może przekroczyć okres prowadzenia maksymalnie o 2 dodatkowe godziny – pod warunkiem, że bezpośrednio przed tym dodatkowym okresem wykona przerwę wynoszącą min. 30 minut.



Bez zmian pozostaje przepis funkcjonujący od 2006 roku, który przy uwzględnieniu bezpieczeństwa drogowego w celu umożliwienia osiągnięcia przez pojazd odpowiedniego miejsca postoju, dla zapewnienia bezpieczeństwa osób, pojazdu lub ładunku daje możliwość przekroczenia wszystkich norm czasu pracy kierowców. W tym przypadku niezbędnym również jest sporządzenie wydruku, na którym zostaną wskazane powody odstępstwa

Nieuprawnione ingerencje i manipulacje w pracę tachografów

Tachograf jest urządzeniem, które zostało wprowadzone do użytku w trosce o bezpieczeństwo i komfort pracy kierowców oraz w trosce o warunki uczciwej konkurencji. Wszelkiego rodzaju ingerencje i manipulacje, mające umożliwić wydłużenie czasu jazdy kierowcy, co do zasady są przeprowadzane świadomie, bez względu na to, że mają one negatywny wpływ, zarówno na kierującego, jak i pozostałych uczestników ruchu drogowego oraz mogą w efekcie końcowym doprowadzić do katastrofy w ruchu lądowym. Kierowca obsługujący urządzenie rejestrujące ma ograniczone możliwości ingerowania w jego budowę i funkcjonowanie. Ustanowione przepisy o stosowaniu urządzeń rejestrujących w transporcie drogowym, dotyczące obsługi i użytkowania tachografów zabraniają wszelkich ingerencji i manipulacji, które mogłyby wpływać na ich prawidłowe działanie lub dane zapisane w jego pamięci. Kierowca zawodowy, który prowadzi dłużej niż dopuszczają przepisy, narażony jest na zażalenie za kierownicą lub nieodpowiednią reakcję na nagłą sytuację na drodze. Drugim, nie mniej istotnym zagrożeniem jest niebezpieczeństwo uszkodzenia lub wadliwego działania systemów odpowiedzialnych za bezpieczeństwo (np. ABS), które są integralną częścią pojazdu i zostały zbudowane, aby wspierać lub „naprawiać” zachowanie kierowcy – zwłaszcza w sytuacji na drodze, która go zaskoczy.

Kierujący wykonujący przewóz drogowy z naruszeniem obowiązków lub warunków przewozu drogowego, podlega karze grzywny w wysokości do 2000 złotych. Załącznik nr 1 do ustawy o transporcie drogowym, czyli tzw. „taryfikator”, wskazuje listę naruszeń, za jakie kierowca w trybie wykroczeniowym może zostać ukarany – jednakże to nie jedyna możliwa sankcja finansowa do zastosowania wobec kierującego, który manipuluje w zapisy tachografu.

Od dnia 1 stycznia 2022 r. ustawa-Prawo o ruchu drogowym nakłada na kontrolujących, w tym funkcjonariuszy Policji oraz Inspekcji Transportu Drogowego, obowiązek zatrzymania prawa jazdy w przypadku ujawnienia podczas kontroli drogowej, że kierowca wykonujący przewóz drogowy, do którego mają zastosowanie przepisy rozporządzenia (WE) nr 561/2006 podczas bieżącego dziennego czasu prowadzenia pojazdu wykonywał ten przewóz pojazdem wyposażonym w tachograf:

- wbrew obowiązkowi nie rejestrując za pomocą tachografu na wykresówce lub karcie kierowcy wskazań w zakresie prędkości pojazdu, aktywności kierowcy lub przebytej drogi,
- używając cudzej karty kierowcy, używając co najmniej dwóch własnych kart kierowcy, używając cudzej wykresówki, używając jednocześnie kilku wykresówek,

- korzystając z niedozwolonego urządzenia, przedmiotu lub zmienionego oprogramowania umożliwiającego lub powodującego podrabianie lub przerabianie danych rejestrowanych przez tachograf,
- jeżeli tachograf został odłączony.

Jeżeli prawo jazdy takiego kierowcy zostało wydane w Polsce, zostaje mu wydane pokwitowanie zatrzymania prawa jazdy (elektronicznie w Centralnej Ewidencji Pojazdów) uprawniające do kierowania pojazdem przez 24 godziny. W przypadku kierowcy posiadającego prawo jazdy wydane za granicą okres ten wynosi 72 godziny, a dokument zostaje zatrzymany fizycznie.

Istotą dokonywanych ingerencji i manipulacji w pracy tachografów jest to, że mają one ukryć dłuższy niż pozwalają przepisy czas pracy kierowcy za kółkiem. Zmanipulowany tachograf zamiast jazdy rejestruje odpoczynek kierowcy, nie rejestruje faktycznej prędkości (licznik prędkościomierza wskazuje 0 km/h), a licznik drogi nie nalicza kolejnych kilometrów pokonywanych przez pojazd. Kierowca dokonuje zatem zmiany wskazań drogomierza – a to stanowi już przestępstwo. Zgodnie bowiem z art. 306a § 1 Kodeksu karnego: *„Kto zmienia wskazanie drogomierza pojazdu mechanicznego lub ingeruje w prawidłowość jego pomiaru, podlega karze pozbawienia wolności od 3 miesięcy do lat 5”*. Tym samym, niezależnie od innych sankcji skierowanych wobec kierującego (mandat karny, wniosek do sądu o ukaranie grzywną lub zatrzymanie prawa jazdy), kierowca może zostać pociągnięty również do odpowiedzialności karnej, co niesie za sobą dużo poważniejsze konsekwencje – np. w postaci orzeczonego zakazu wykonywania zawodu kierowcy.

Tabela przedstawiająca najważniejsze informacje dotyczące wymiany tachografów analogowych na cyfrowe – zgodnie z przepisami UE (zwłaszcza rozporządzeniem (UE) 2020/1054):

Rodzaj tachografu	Typ pojazdu	Obowiązek wymiany	Termin wymiany	Podstawa prawna / uwagi
Analogowy	Pojazdy wykonujące przewozy międzynarodowe	Tak	do 31 grudnia 2024 r.	Art. 3 ust. 4 rozporządzenia (UE) 2020/1054
Cyfrowy (I generacji)	Pojazdy wykonujące przewozy międzynarodowe	Tak	do 31 grudnia 2024 r.	Wymiana na G2V2
Inteligentny I wersji (2019–2023)	Pojazdy wykonujące przewozy międzynarodowe	Tak	do 18 sierpnia 2025 r.	Wymiana na G2V2
Nowe pojazdy (rejestracja od 21.08.2023)	Wszystkie pojazdy ciężarowe i autobusy	Tachograf G2V2	od razu (od daty rejestracji)	Obowiązkowe wyposażenie fabryczne
Pojazdy 2,5–3,5 t (transport międzynarodowy)	Nowa kategoria objęta obowiązkiem od 2026	Tak	do 1 lipca 2026 r.	Dotyczy lekkich pojazdów w transporcie międzynarodowym

Okresowe ograniczenia ruchu dla pojazdów ciężarowych o DMC powyżej 12 ton.

Inspekcja Transportu Drogowego przypomina, iż od najbliższego piątku po zakończeniu zajęć dydaktyczno-wychowawczych albo w piątek, w który kończą się zajęcia dydaktyczno-wychowawcze, do ostatniej niedzieli wakacji obowiązują na polskich drogach weekendowe ograniczenia w ruchu dla pojazdów i zespołów pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 12 ton. Nie dotyczą one m.in. autobusów, pojazdów przewożących lekarstwa, artykuły szybko psujące się, paliwa oraz żywe zwierzęta.



Pojazdy i zespoły pojazdów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej (DMC) powyżej 12 ton, które nie są zwolnione z obowiązujących zakazów, nie mogą poruszać się po drogach:

- w piątki od godz. 18:00 do 22:00,
- w soboty od godz. 8:00 do 14:00,
- w niedziele od godz. 8.00 do 22:00.

Z ograniczeń tych zwolnione są określone grupy pojazdów, np. ciężarówki przewożące artykuły szybko psujące się, lekarstwa i środki medyczne, paliwa oraz żywe zwierzęta. Swobodnie po drogach mogą przemieszczać się również pojazdy biorące udział w akcjach ratowniczych i humanitarnych oraz te, które pomagają w usuwaniu awarii czy skutków klęsk żywiołowych. Ograniczenia w ruchu nie obejmują również:

- pojazdów powracających z zagranicy w celu zakończenia przewozu drogowego lub do odbiorcy przewożonego ładunku, mających siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej,
- pojazdów, które wjechały na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej poza terminami lub godzinami obowiązywania zakazu, w odległości do 50 km od miejsca przekroczenia granicy,
- pojazdów oczekujących na granicy na wyjazd z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

Pełen katalog pojazdów, które nie muszą stosować się od ograniczeń, został wskazany w rozporządzeniu ministra transportu w sprawie okresowych ograniczeń oraz zakazu ruchu niektórych rodzajów pojazdów na drogach.

Poza wakacyjnymi ograniczeniami w ruchu pojazdów zakazy obowiązują również w następujących terminach: od godziny 8:00 do 22:00 w dni ustawowo wolne od pracy:

- 1 stycznia – Nowy Rok,
- pierwszy dzień Wielkiej Nocy*,
- drugi dzień Wielkiej Nocy*,
- 1 maja – Święto Państwowe*,
- 3 maja – Święto Narodowe Trzeciego Maja*,
- pierwszy dzień Zielonych Świątek*,
- dzień Bożego Ciała*,
- 15 sierpnia – Wniebowzięcie Najświętszej Maryi Panny*,
- 1 listopada – Wszystkich Świętych*,
- 11 listopada – Narodowe Święto Niepodległości*,
- 25 grudnia – pierwszy dzień Bożego Narodzenia,
- 26 grudnia – drugi dzień Bożego Narodzenia;

oraz od godziny 18:00 do godziny 22:00 w dzień poprzedzający dzień oznaczony gwiazdką(*).



INSPEKCIATRANSPORTU DROGOWEGO

www.witd.bydgoszcz.pl

UWAGA!!!

„Niniejsza broszura ma charakter informacyjny i stanowi wyciąg z najważniejszych zasad wynikających z przepisów. Poprawne planowanie czasu pracy kierowcy wymaga pogłębionej analizy stanu faktycznego przy uwzględnieniu przepisów prawa tutaj