

Czas Pracy Kierowców i jego wpływ na transport



„Rejestracja czasu pracy za pomocą tachografów”

Kim jesteśmy i czym się zajmujemy...

Nasze stowarzyszenie **Transportowców PL** koncentruje się na **niesieniu wszechstronnej pomocy** firmom z branży transportowej, spedycyjnej i logistycznej, polegającej w szczególności na:

- współpracy z instytucjami rządowymi i samorządowymi w przedmiocie konsultacji i opiniowania obowiązujących i przyszłych aktów prawnych regulujących ten sektor,
- organizowaniu spotkań z władzami publicznymi, mających na celu prezentację problemów prawnych i gospodarczych dotyczących branżę transportową,
- negocjowaniu umów oraz rabatów z dostawcami w imieniu członków stowarzyszenia,
- fachowym doradztwie prawnym z zakresu obecnie obowiązujących i nowych przepisów, oferowanym przez specjalizujących się w prawie transportowym ekspertów,
- wspólnych działaniach na rzecz dostępu do kontaktów partnerskich,
- podejmowaniu stosownych działań w momencie wystąpienia konfliktu pomiędzy członkami związku a organami administracji państwowej,
- organizowaniu szkoleń, spotkań, konferencji dla przewoźników oraz wszystkich podmiotów uczestniczących w transporcie drogowym,
- tworzeniu warunków do szybszego przepływu informacji i kontaktów,
- poprawie bezpieczeństwa w transporcie – zarówno w odniesieniu do obrotu handlowego, jak i sytuacji na drogach.

- ✓ Ekspert z dziedziny Prawa Pracy,
- ✓ Konsultant ds. transportu ciężkiego i rozwiązań IT,
- ✓ Inspektor Ochrony Danych Osobowych,
- ✓ Auditor zgodności Systemów Zarządzania z normami:
ISO 9001 | ISO 14001 | ISO 45001 | ISO/IEC 27001

AGENDA SZKOLENIA (część 1)



- ☐ Wprowadzenie
- ☐ Rola i odpowiedzialność logisty
- ☐ Podstawy prawne czasu pracy kierowców
- ☐ Czas pracy kierowców i inne aktywności
- ☐ Jazda w załodze

Wprowadzenie



CELE szkolenia:

- ☐ Przygotowanie logistyków do samodzielnego i poprawnego planowania pracy kierowców zgodnie z przepisami 561/2006, AETR i Ustawy o czasie pracy kierowców,
- ☐ Wyposażenie uczestników w umiejętność analizy danych z tachografów cyfrowych i plików .DDD,
- ☐ Zwiększenie kompetencji w zakresie rozpoznawania i zapobiegania naruszeniom czasu pracy,
- ☐ Rozwinięcie praktycznych umiejętności tworzenia harmonogramów, planowania tras i reagowania na sytuacje awaryjne,
- ☐ Przygotowanie do kontroli w firmie i na drodze oraz prawidłowego prowadzenia dokumentacji.

Wprowadzenie



EFEKTY kształcenia:

- ☐ przepisy regulujące czas pracy kierowców (Rozporządzenie UE 561/2006, AETR, Ustawa o czasie pracy kierowców, Rozporządzenie UE 165/2024),
- ☐ zasady działania tachografów cyfrowych i kart kierowców,
- ☐ rodzaje odpoczynków i przerw oraz ich limity,
- ☐ zasady jazdy w załodze,
- ☐ procedury kontroli drogowych i firmowych,
- ☐ zasady naliczania diet, ryczałtów i delegacji,
- ☐ zasady związane z pakietem mobilności oraz pracownikami delegowanymi,
- ☐ zasady planowania tran dla kierowców i reagowania na incydenty i sytuacje awaryjne.

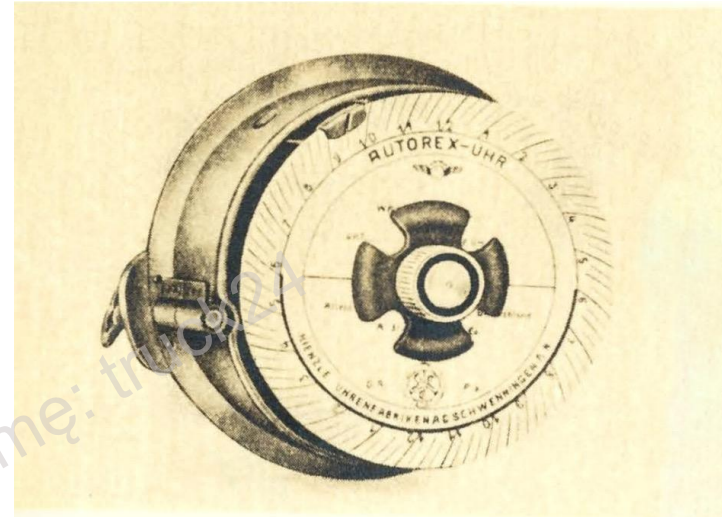
AGENDA SZKOLENIA (część 1)



- ☐ Wprowadzenie
- ☒ Rola i odpowiedzialność logisty
- ☐ Podstawy prawne czasu pracy kierowców
- ☐ Czas pracy kierowców i inne aktywności
- ☐ Jazda w załodze

Rola i odpowiedzialność dyspozytora

- Szukanie zleceń,
- Planowanie, **nadzór** nad trasami i zleceniami, **unikanie** naruszeń,
- Stały kontakt z **kierowcami**, jasna **komunikacja**, **współpraca**
 - jak komunikować zmiany planu
 - jak unikać konfliktów i nieporozumień
 - jak egzekwować przestrzeganie przepisów
- Monitorowanie floty,
- Obsługa dokumentacji transportowej w tym m.in.:
 - weryfikacja CMR i zleceń
 - pilnowanie kompletności dokumentów dla kierowcy
 - wprowadzanie danych do systemu / systemów / Exceli
 - znaczenie dokumentacji i dowodów – odpowiedzialność prawna
- Kontakt z klientami i podwykonawcami,
- Reagowanie na sytuacje awaryjne



AGENDA SZKOLENIA (część 1)



- ☐ Wprowadzenie
- ☐ Rola i odpowiedzialność logisty
- ☒ Podstawy prawne czasu pracy kierowców
- ☐ Czas pracy kierowców i inne aktywności
- ☐ Jazda w załodze

Podstawy prawne

- Rozporządzenie (UE) NR **561/2006**
- Rozporządzenie (UE) NR **1054/2020**
- Rozporządzenie (UE) NR **1055/2020**
- Rozporządzenie (UE) NR **1057/2020**
- Rozporządzenie (UE) NR **1073/2009** ⊕



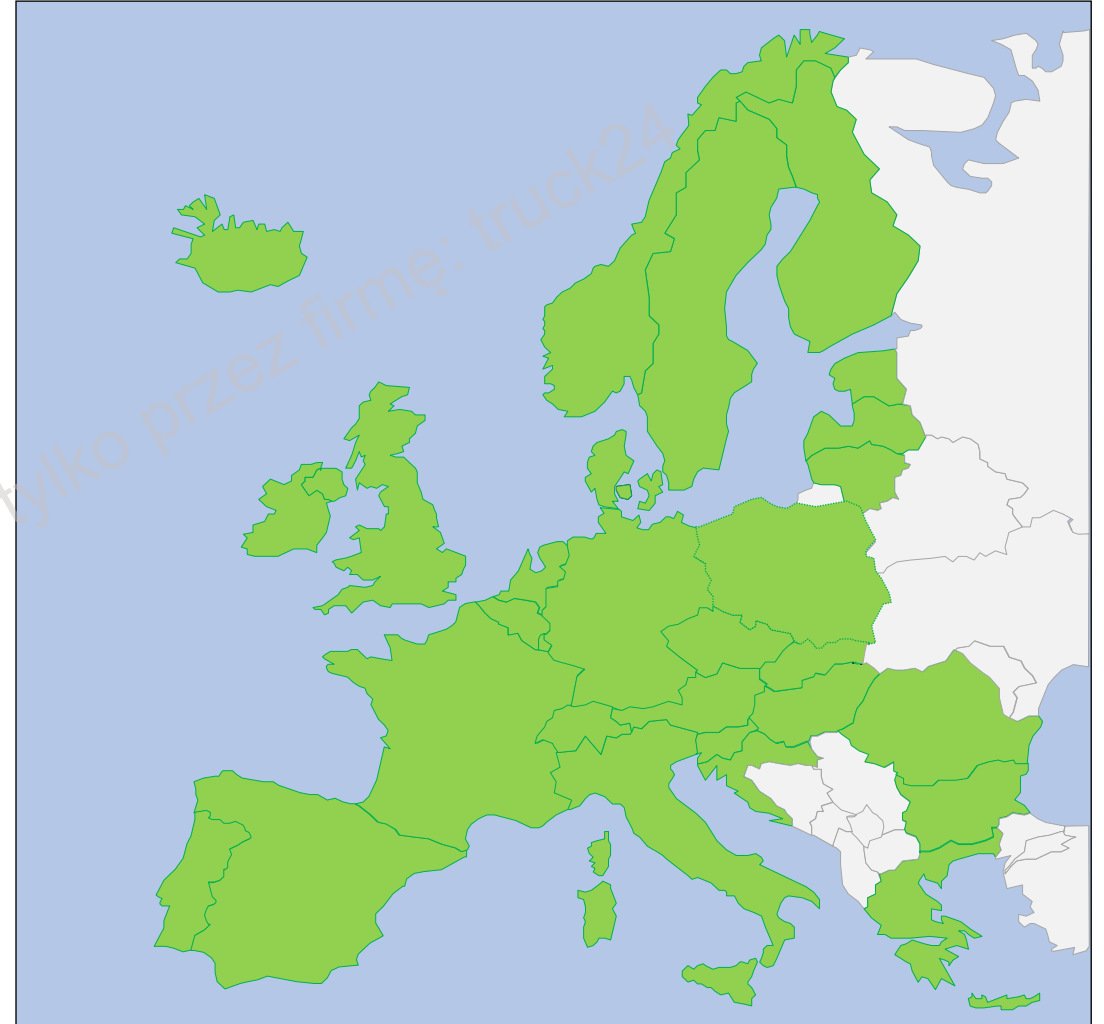
- Rozporządzenie Rady (EWG)
NR **3821/1985** oraz UE NR **165/2014**



- Umowa AETR



- Ustawa o czasie pracy kierowców
- Kodeks Pracy



Rozporządzenie (UE) NR 561/2006

- Podstawowy akt regulujący czas jazdy, przerwy i odpoczynki kierowców.
- Określa między innymi maksymalny dzienny i tygodniowy czas prowadzenia, obowiązkowe przerwy, odpoczynkiienne i tygodniowe.
- **Dla kierowcy:** wyznacza rytm pracy i ograniczenia.
- **Dla dyspozytora:** fundament planowania tras, zmian i rotacji kierowców.

Do wykorzystania wewnętrznej tylko przez firmę: truck24

Rozporządzenie (UE) 1054/2020 (Pakiet Mobilności – zmiany 561/2006)

- Wprowadza między innymi obowiązek powrotu kierowcy do kraju co 4 tygodnie, nowe zasady odbioru odpoczynków tygodniowych i rekompensat.
- Zaostrza kontrolę kabotażu i delegowania.
- **Dla kierowcy:** większa przewidywalność powrotów do domu.
- **Dla dyspozytora:** bardziej skomplikowane planowanie, konieczność śledzenia cykli powrotów i odpoczynków.

Do wykorzystania wewnętrznego tylko przez firmę: truck24

Rozporządzenie (UE) 1055/2020

- Dotyczy dostępu do zawodu przewoźnika i rynku transportowego.
- Zaostrza wymogi dotyczące bazy eksploatacyjnej, dobrej reputacji i zarządzania transportem.
- **Dla kierowcy:** pośrednio wpływa na standardy pracy i stabilność firmy.
- **Dla dyspozytora:** większa odpowiedzialność formalna i operacyjna, szczególnie w zakresie nadzoru nad flotą.

Do wykorzystania wewnętrznego tylko przez firmę: truck24

Rozporządzenie (UE) 1057/2020

- Reguluje delegowanie kierowców w transporcie międzynarodowym.
- Określa, kiedy kierowca jest delegowany, jakie obowiązki ma firma (IMI, dokumentacja).
- **Dla kierowcy:** wpływa na wynagrodzenie i zasady pracy za granicą.
- **Dla dyspozytora:** konieczność pilnowania zgłoszeń, tras i wyjątków (np. tranzyt, bilateralne...).

Do wykorzystania wewnętrznego tylko przez firmę: truck24

Rozporządzenie Rady (EWG) 3821/85 oraz UE 165/2014

- Dotyczą tachografów analogowych i cyfrowych.
 - Określają wymagania techniczne, obowiązki dotyczące obsługi, pobierania danych i kontroli.
 - **Dla kierowcy:** zasady obsługi tachografu, wpisów manualnych, kart kierowcy.
 - **Dla dyspozytora:** obowiązek archiwizacji, analizy naruszeń i organizacji pobrań danych.
-

Ustawa o czasie pracy kierowców (Polska)

- Uzupełnia przepisy UE o krajowe zasady czasu pracy, np. dyżury, nadgodziny, praca w nocy, systemy czasu pracy.
- **Dla kierowcy:** określa sposób rozliczania wynagrodzenia i czasu pracy.
- **Dla dyspozytora:** kluczowa przy układaniu grafików i rozliczaniu płac.

Do wykorzystania wewnętrznego tylko przez firmę: truck24

Kodeks Pracy

- Ogólne przepisy dotyczące praw i obowiązków pracownika i pracodawcy.
- **Dla kierowcy:** gwarancje pracownicze, urlopy, zasady zatrudnienia.
- **Dla dyspozytora:** obowiązek zgodnego z prawem planowania i rozliczania pracy.

Do wykorzystania wewnętrznego tylko przez firmę: truck24

AGENDA SZKOLENIA (część 1)



- ☐ Wprowadzenie
- ☐ Rola i odpowiedzialność logisty
- ☐ Podstawy prawne czasu pracy kierowców
- ☒ Czas pracy kierowców i inne aktywności
- ☐ Jazda w załodze

Omówienie aktów prawnych

Rozporządzenie (UE) 561/2006 – „Biblia czasu pracy”

Reguluje:

- czas prowadzenia pojazdu,
- przerwy,
- odpoczynki dzienne i tygodniowe,
- jazdę w załodze,
- zasady rekompensat.

Dyspozytor zwraca uwagę na:

- limity jazdy 9/10h,
- jazdę tygodniową 56h i 90h w dwóch tygodniach,
- przerwę 45 min (15+30),
- odpoczynki 11h / 9h / 3+9,
- odpoczynki tygodniowe 45h / 24h,
- obowiązek rekompensaty skróceń.



Czas prowadzenia, przerwy i odpoczynki

- Limity jazdy → art. 6 rozporządzenia (UE) 561/2006
- Przerwy → art. 7
- Odpoczynki dzienne → art. 8 ust. 2–4
- Odpoczynki tygodniowe → art. 8 ust. 6–8
- Rekompensaty → art. 8 ust. 6 i 7

Dyspozytor zwraca uwagę na:

- prawidłowe liczenie cyklu 24h,
- prawidłowe liczenie tygodnia (pon.–niedz.),
- kiedy można skrócić odpoczynek,
- kiedy przerwa 45 min jest obowiązkowa.



Omówienie aktów prawnych

Ustawa o czasie pracy kierowców (PL)

Reguluje:

- czas pracy pracownika (nie tylko jazdę),
- dyżury, gotowość, inne prace,
- praca nocna,
- maksymalny czas pracy 60h tygodniowo / 48h średnio.

Dyspozytor zwraca uwagę na:

- różnicę między „czasem prowadzenia” a „czasem pracy”,
- obowiązek ewidencji czasu pracy,
- ograniczenia pracy nocnej (10h),
- dyżury i ich rozliczanie.



Omówienie aktów prawnych

Rozporządzenie 165/2014 – tachografy

Reguluje:

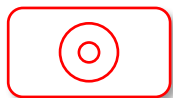
- zasady działania tachografów cyfrowych,
- obowiązki kierowcy i firmy,
- wpisy manualne,
- karty kierowców i przedsiębiorstwa.

Dyspozytor zwraca uwagę na:

- kiedy kierowca musi wykonać wpis manualny,
- jak interpretować dane z tachografu,
- obowiązek pobierania danych z kart i tachografów



Czynności na tachografie a rozliczenie



CP - Czas pracy



CP - Czas pracy



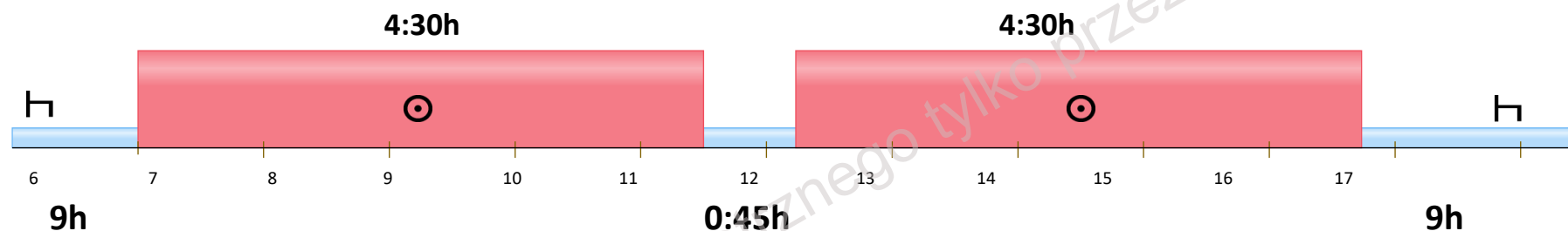
CP (gotowość w NG w poj. obsadzie), **D100** (gotowość poza NG),
D50 (gotowość w zespole)



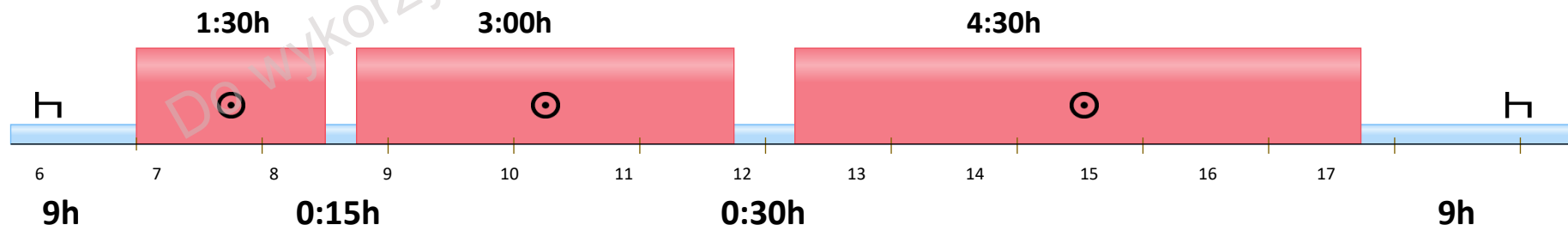
CP (krótkie przerwy, P15), **D50** (przerwy ponad 15 min), OD
(odpoczynki dobowe), **NPO** (zależnie od uregulowań w firmie)

Okres prowadzenia pojazdu

Po okresie prowadzenia pojazdu trwającym cztery i pół godziny kierowcy przysługuje ciągła przerwa trwająca co najmniej 45 minut:

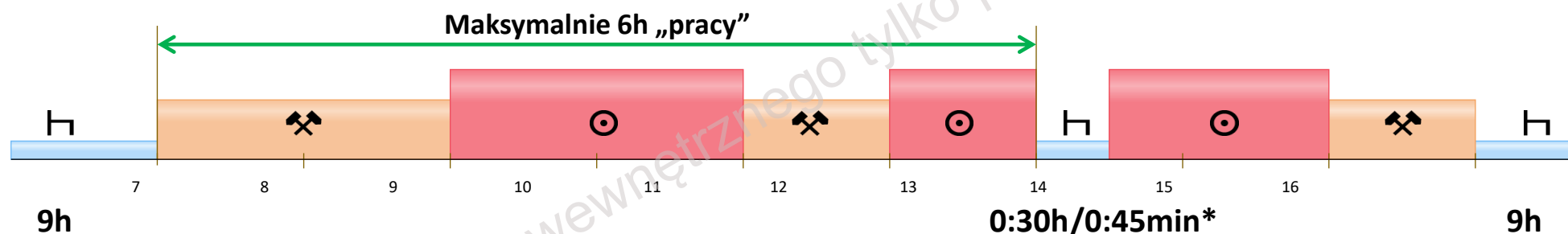


Przerwę tę może zastąpić przerwa długości co najmniej 15 minut, po której nastąpi przerwa długości co najmniej 30 minut:



Przerwa w czasie pracy

Po maksymalnie sześciu kolejnych godzinach pracy kierowcy przysługuje przerwa przeznaczona na odpoczynek :



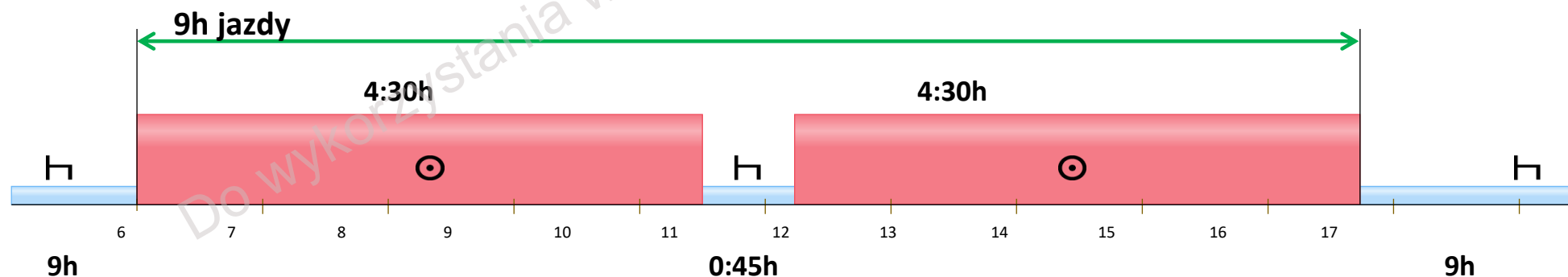
***30 minut** w przypadku gdy liczba godzin pracy **nie przekracza 9 godzin**

45 minut w przypadku gdy liczba godzin pracy **wynosi więcej niż 9 godzin**

Dzienny czas prowadzenia pojazdu

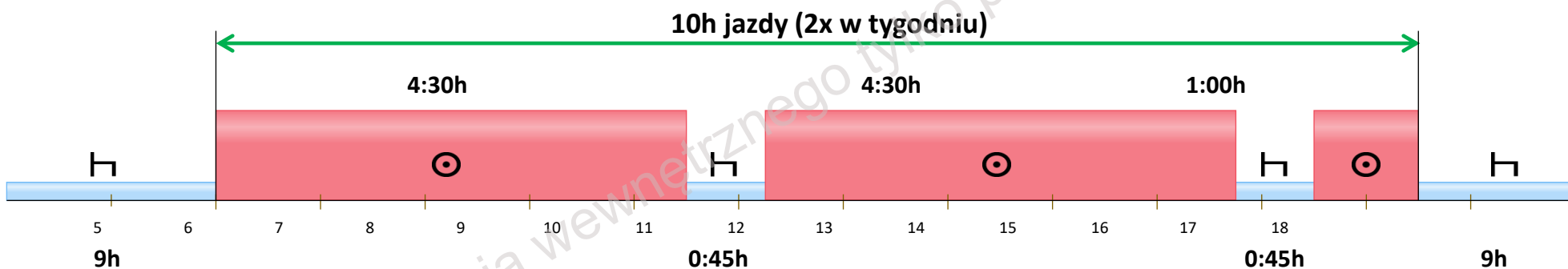
Dzienny czas prowadzenia pojazdu oznacza łączny czas jazdy od zakończenia jednego dziennego okresu odpoczynku do rozpoczęcia następnego dziennego okresu odpoczynku.

Dzienny czas prowadzenia pojazdu nie może przekroczyć **9 godzin**.



Dzienny przedłużony czas prowadzenia pojazdu

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

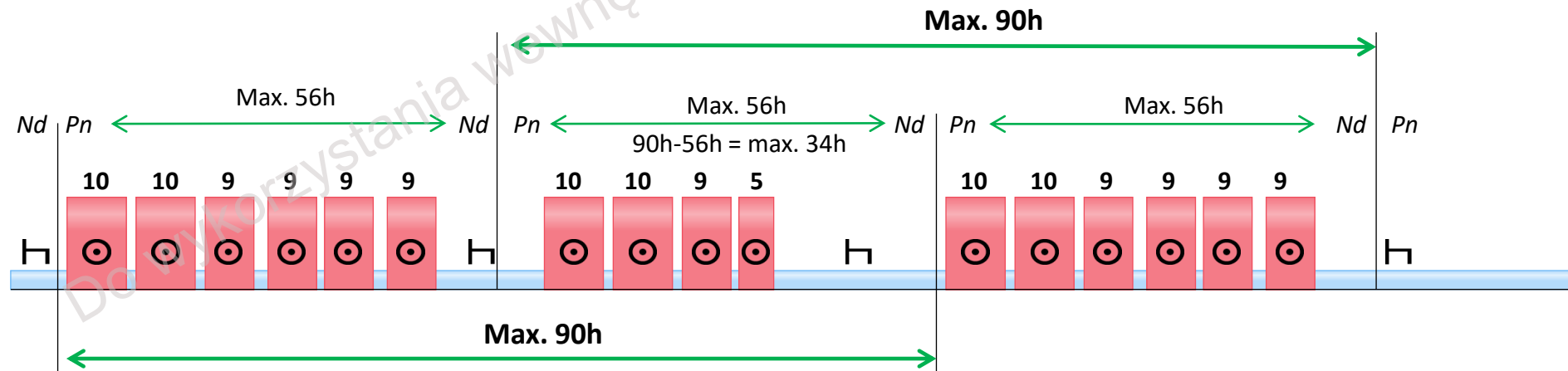


*Tydzień oznacza okres od godz. 00.00 w poniedziałek do godz. 24.00 w niedzielę.

Tygodniowy czas prowadzenia pojazdu

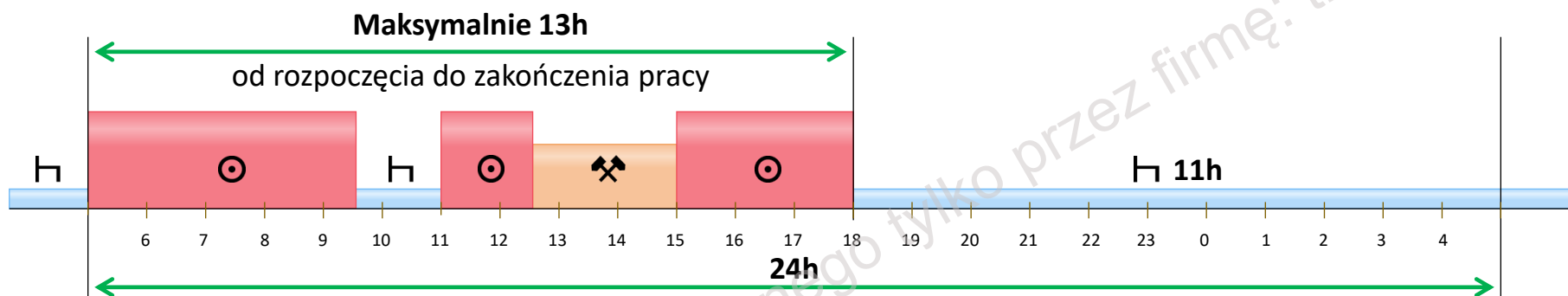
Tygodniowy czas prowadzenia pojazdu nie może przekroczyć **56 godzin**.

- łączny czas prowadzenia pojazdu w ciągu **dwóch kolejnych tygodniach** nie może przekroczyć **90 godzin**.

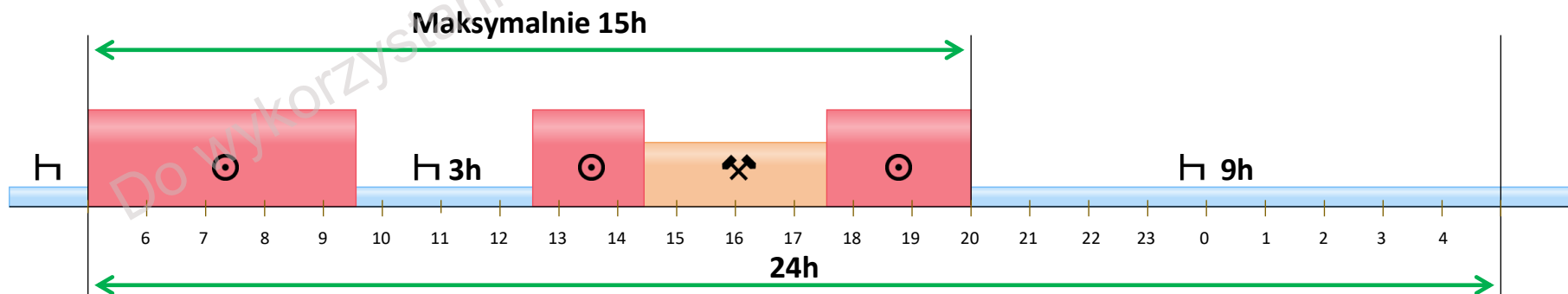


Regularny dzienny okres odpoczynku

Regularny dzienny okres odpoczynku oznacza nieprzerwany odpoczynek trwający co najmniej **11 godzin**.



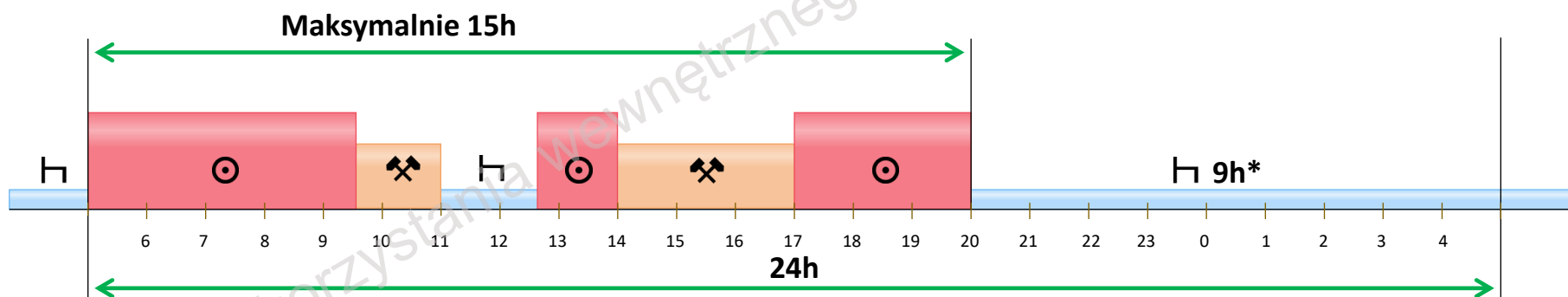
Regularny dzienny okres odpoczynku można wykorzystać w dwóch częściach, z których pierwsza musi nieprzerwanie trwać co najmniej **3 godziny** a druga co najmniej **9 godzin**.



Skrócony dzienny okres odpoczynku

Skrócony dzienny okres odpoczynku oznacza odpoczynek trwający co najmniej **9 godzin**.

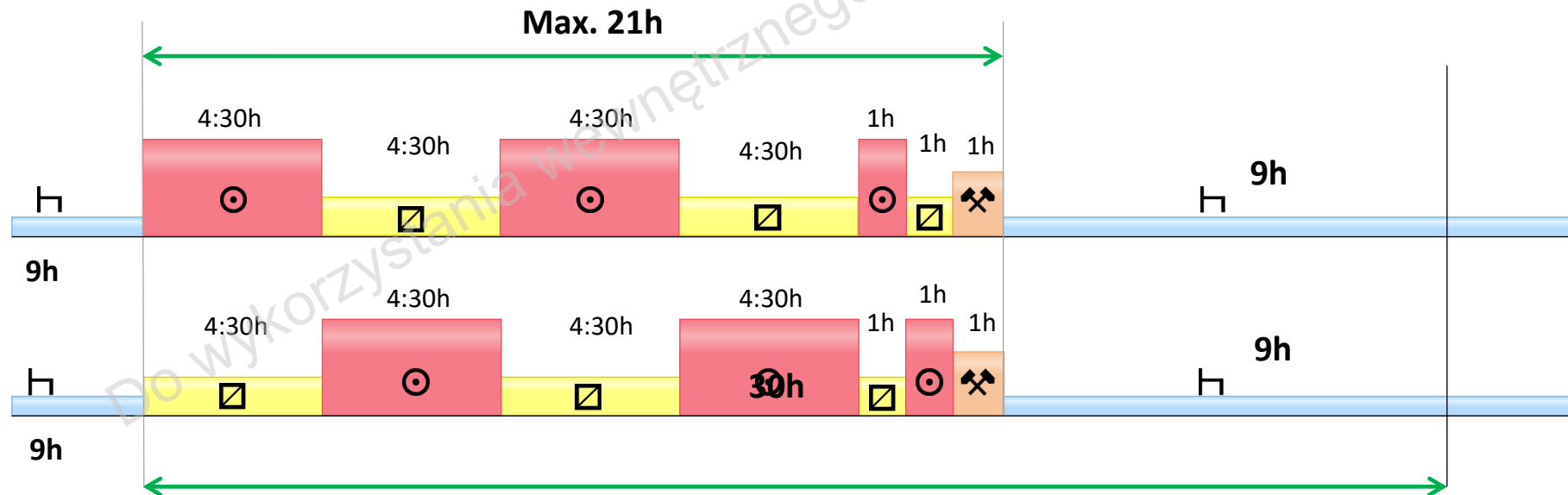
Kierowca może mieć najwyżej **trzy skrócone** dzienne okresy odpoczynku **między dwoma tygodniowymi** okresami odpoczynku.



*3x pomiędzy odpoczynkami tygodniowymi (co najmniej 24h)

Dzienny czas odpoczynek w załodze

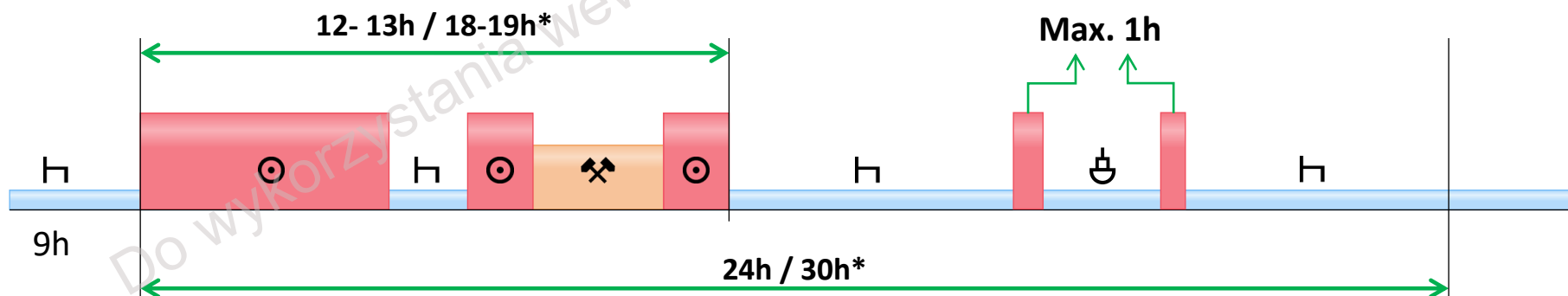
W ciągu **30 godzin** od zakończenia dziennego lub tygodniowego okresu odpoczynku, kierowca należący do kilkusobowej załogi musi skorzystać z kolejnego dziennego okresu odpoczynku trwającego **co najmniej 9 h**.



Dzienny okres odpoczynku – prom/pociąg

Jeżeli kierowca towarzyszy pojazdowi transportowanemu promem lub pociągiem i wykorzystuje **regularny dzienny okres odpoczynku**, okres ten można przerwać nie więcej niż dwukrotnie innymi czynnościami trwającymi łącznie nie dłużej niż godzinę.

Podczas tego regularnego dziennego okresu odpoczynku kierowca musi mieć do dyspozycji koję lub kuszetkę. **Gdy na promie/ w pociągu nie ma koi/kuszetki kierowca powinien zaznaczyć dyspozycyjność:** 



*dotyczy załogi

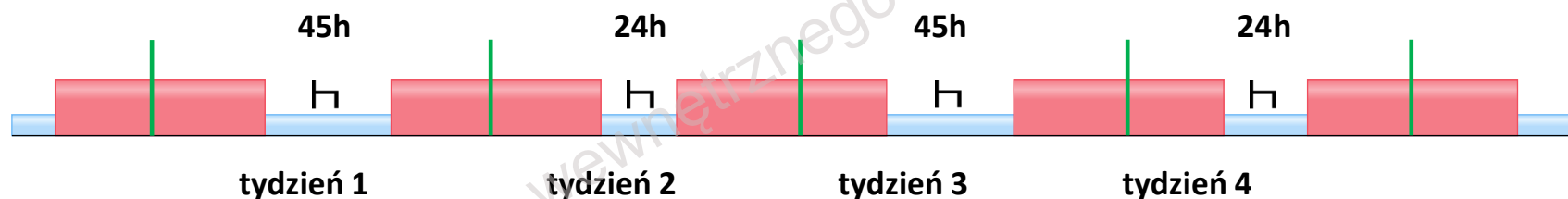
Tygodniowy okres odpoczynku

Tygodniowy okres odpoczynku oznacza tygodniowy okres, w którym kierowca może swobodnie dysponować swoim czasem i obejmuje:

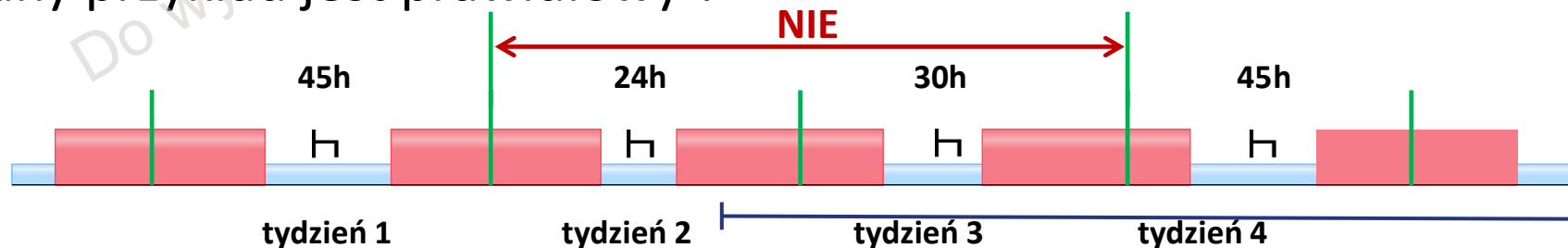
- **regularny tygodniowy okres odpoczynku** oznacza odpoczynek trwający co najmniej 45 godzin,
 - **skrócony tygodniowy okres odpoczynku** oznacza odpoczynek trwający krócej niż 45 godziny, który można, na warunkach ustalonych w art. 8 ust. 6, skrócić do nie mniej niż 24 kolejnych godzin;
-

Tygodniowy okres odpoczynku

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

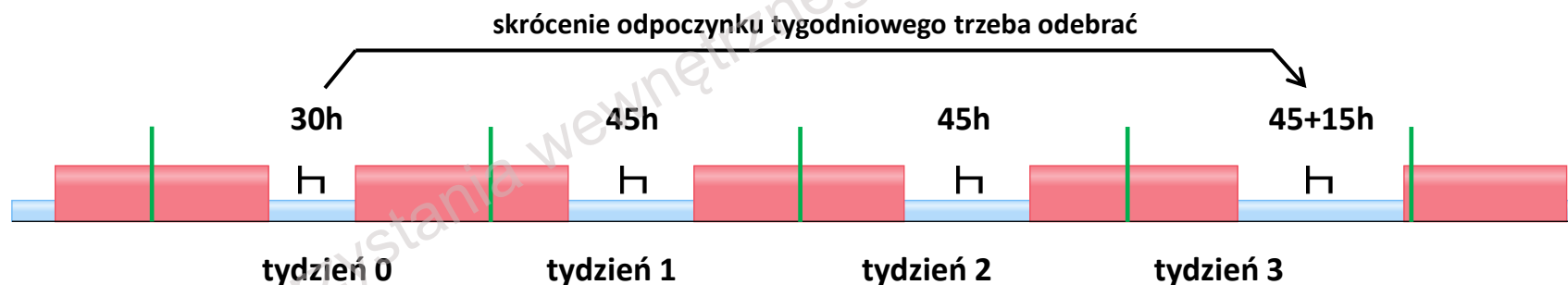


Czy podany przykład jest prawidłowy ?



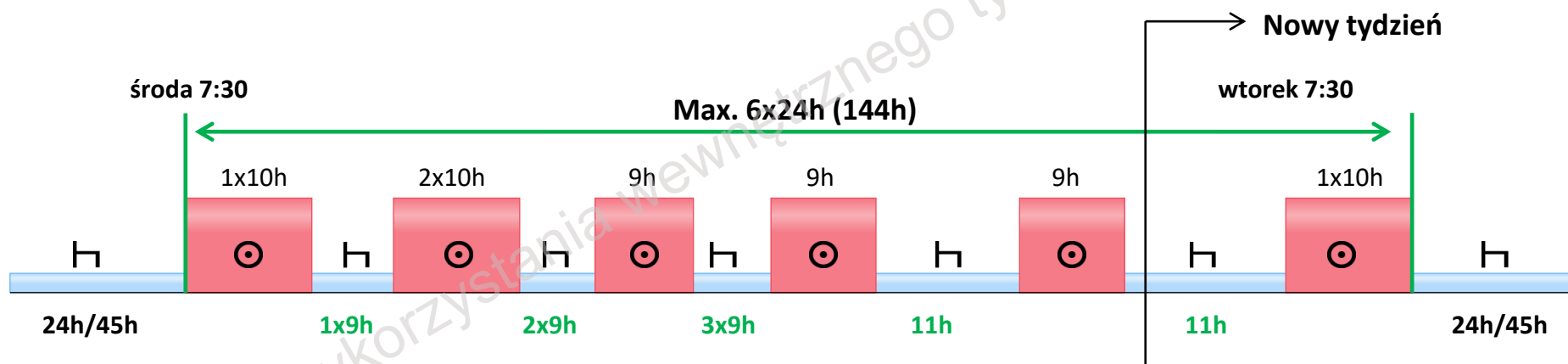
Tygodniowy okres odpoczynku

- Skrócenie odpoczynku tygodniowego należy **zrekompensować** równoważnym odpoczynkiem wykorzystanym jednorazowo **przed końcem trzeciego tygodnia** następującego po danym tygodniu.



Tygodniowy okres odpoczynku

- Tygodniowy okres odpoczynku rozpoczyna się nie później niż po zakończeniu **sześciu okresów 24 godzinnych** licząc od końca poprzedniego tygodniowego okresu odpoczynku.



Praca w porze nocnej

Pora nocna wynikająca z Kodeksu Pracy oraz Ustawy o czasie pracy kierowcy – **możliwy zapis w dokumentacji.**

Art. 151⁷ (Kodeks pracy)

§ 1. Pora nocna obejmuje **8 godzin** pomiędzy godzinami **21.00 a 7.00**.

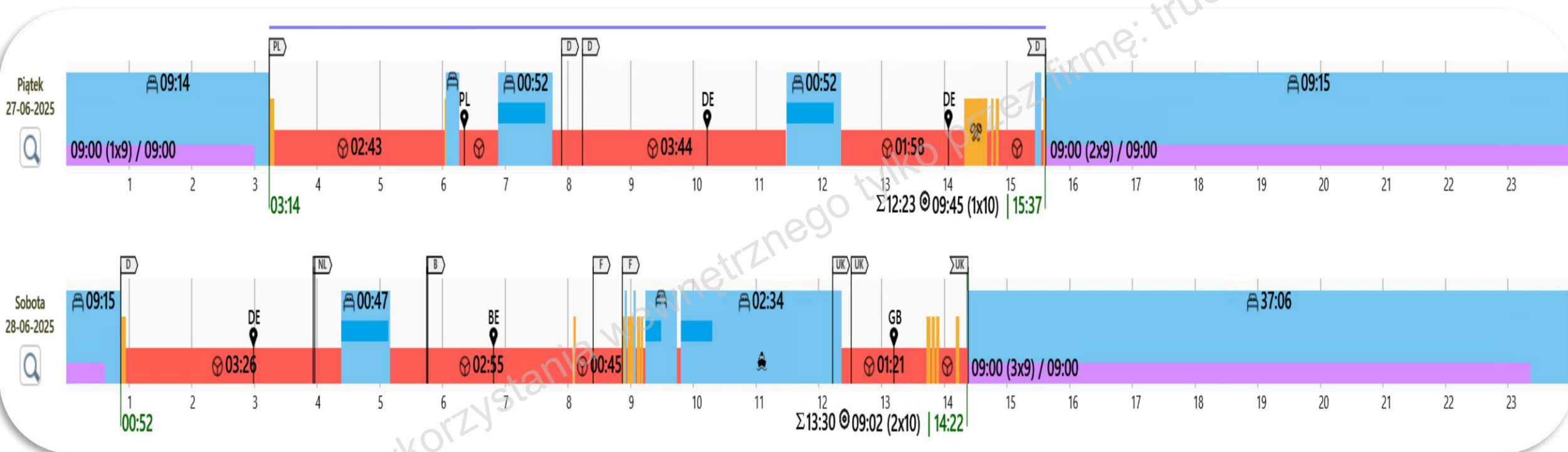
Art. 2. (Ustawa o czasie pracy kierowców)

6a) pora nocna – **okres czterech godzin pomiędzy godziną 00⁰⁰ i godziną 07⁰⁰**; definicję pory nocnej zawartą w tym przepisie stosuje się wyłącznie do celów ustalania czasu pracy;

Art. 21. (Ustawa o czasie pracy kierowców)

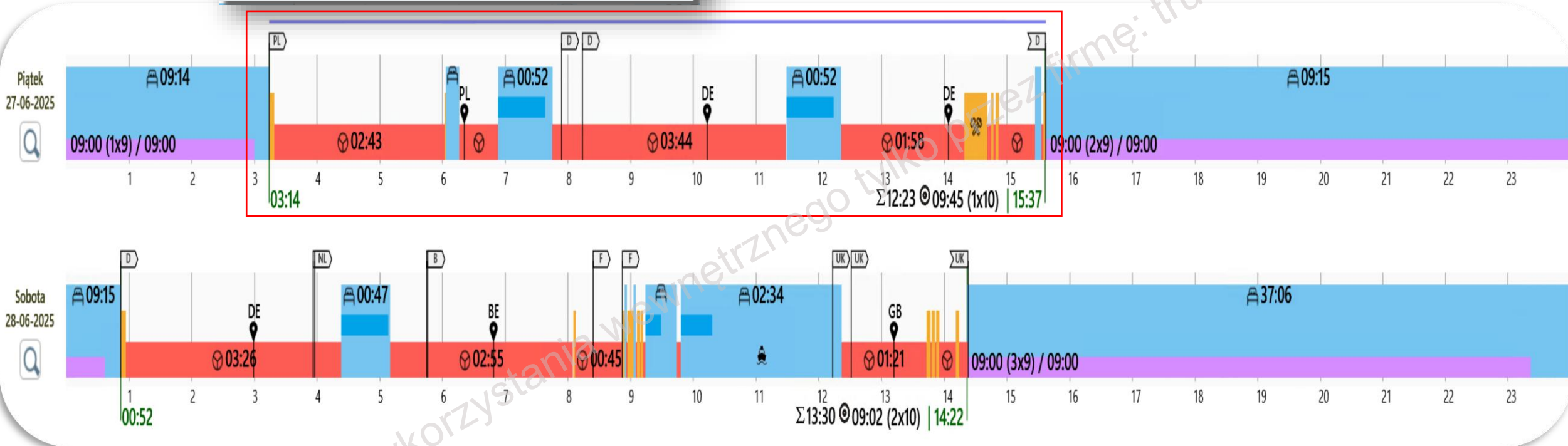
W przypadku gdy praca jest wykonywana w porze nocnej, czas pracy kierowcy **nie może przekraczać 10 godzin w danej dobie**.

Praca w porze nocnej



Praca w porze nocnej

09:45 00:35 --- 03:52 ? --- Σ 14:12



Stan: Młody kierowca 27.06.2025 03:14 27.06.2025 15:37

00:20 Przekroczono czas 10h pracy w dobie w przypadku pracy w porze nocnej

-\-

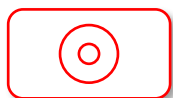
-\5.12.

0

50

Dyżury

Ustawa o Czasie Pracy Kierowców Rozporządzenie (UE) 561/2006 Kodeks Pracy



CP - Czas pracy



CP - Czas pracy



CP (gotowość w NG w poj. obsadzie), **D100** (gotowość poza NG),
D50 (gotowość w zespole)

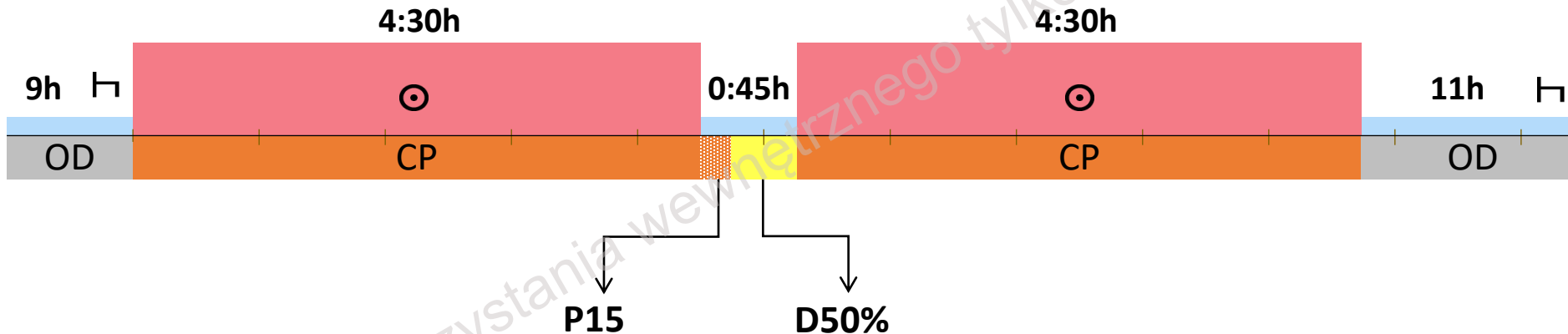


CP (krótkie przerwy, P15), **D50** (przerwy ponad 15 min), OD
(odpoczynki dobowe), **NPO** (zależnie od uregulowań w firmie)

Dyżury 50%

Art. 9 (Ustawa o czasie pracy kierowców)

- **przerwy**, o których mowa w art. 13 (po 6h pracy).
- **przerwy**, o których mowa w art. 7 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 (po 4:30h jazdy).



Czas Pracy (CP)

Jazda

Przerwa 15 min (P15)

Dyżur 50% (D50%) 00:30

09:15

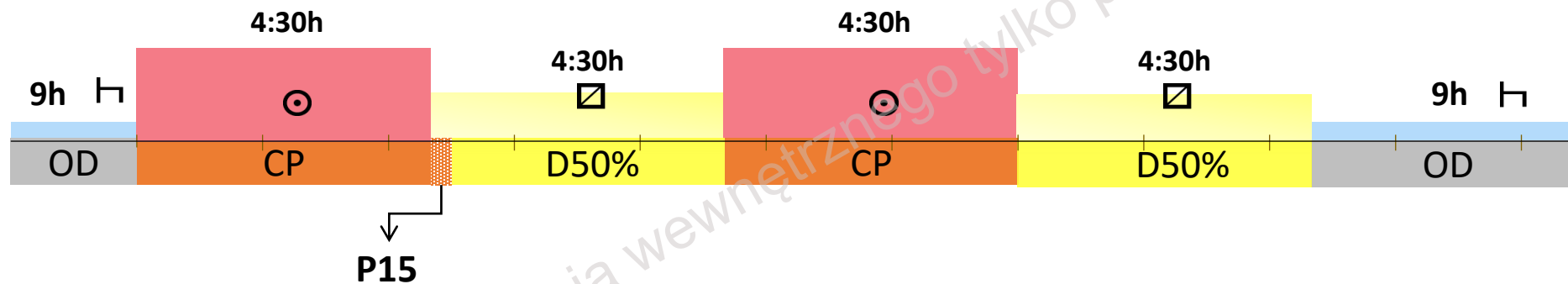
09:00

00:15

Dyżury 50%

Art. 9 (Ustawa o czasie pracy kierowców)

- **czas nieprzeznaczony na kierowanie** pojazdem, gdy pojazd jest prowadzony przez dwóch lub więcej kierowców (dyspozycyjność w załodze).

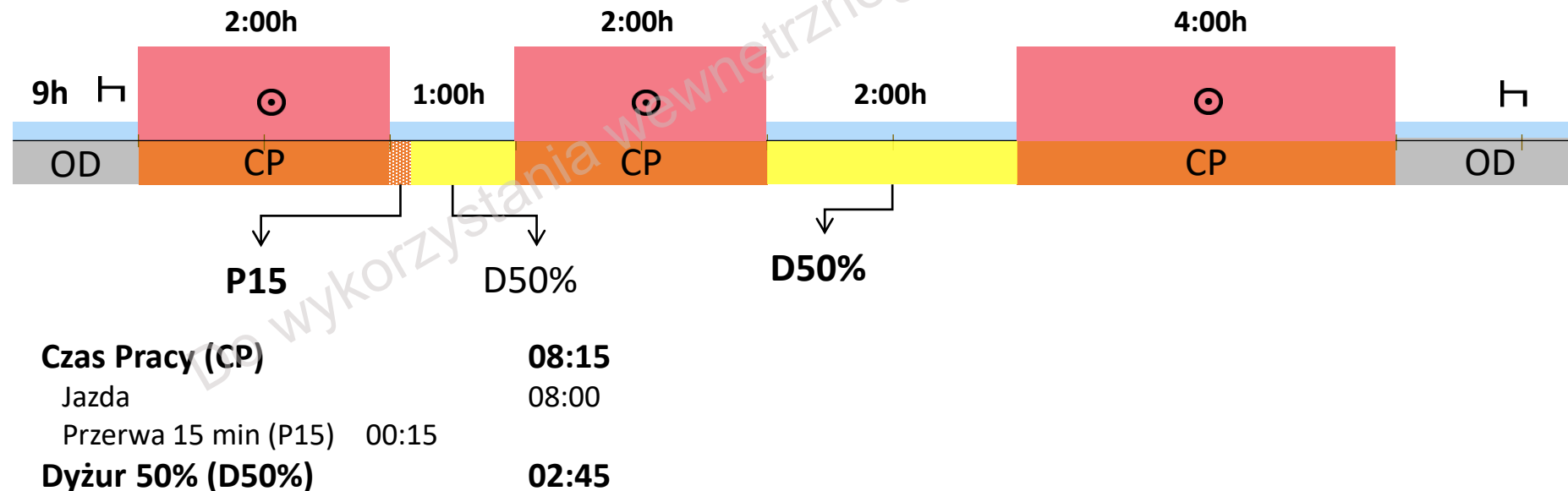


Czas Pracy (CP) 09:15
Jazda 09:00
Przerwa 15 min (P15) 00:15
Dyżur 50% (D50%) 08:45

Dyżury 50%

Dyżur 50% - uwagi:

- Za czas dyżuru 50% kierowcy przysługuje wynagrodzenie nie niższe niż połowa wynagrodzenia wynikająca z jego osobistego zaszeregowania;
- **W praktyce dyżur 50% występuje u wszystkich kierowców wykonujących przewozy zgodnie z rozporządzeniem 561/2006/WE;**
- Jedynym sposobem rekompensaty dyżuru 50% jest wypłata wynagrodzenia, za dyżur 50% **nie udzielamy czasu wolnego**.



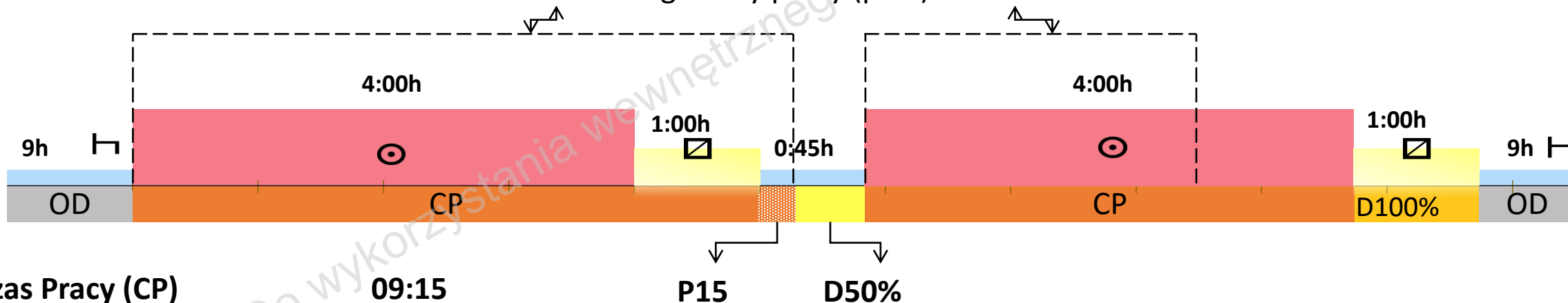
Dyżury 100%

Art. 9. (Ustawa o czasie pracy kierowców pkt. 1 oraz 5)

Dyżur 100% - czas, w którym kierowca pozostaje w gotowości (☒ dyspozycyjność) do wykonywania pracy poza normalnymi godzinami pracy.

Za czas dyżuru 100% przysługuje czas wolny (1:1), a w razie braku możliwości udzielenia czasu wolnego wynagrodzenie wynikające z jego osobistego zaszeregowania.

Normalne godziny pracy (plan) - 8:00h



Czas Pracy (CP)

09:15

Jazda

08:00

Przerwa 15 min (P15)

00:15

Dyspozycja zaliczana do CP 01:00

Dyżur 50% (D50%) 00:30

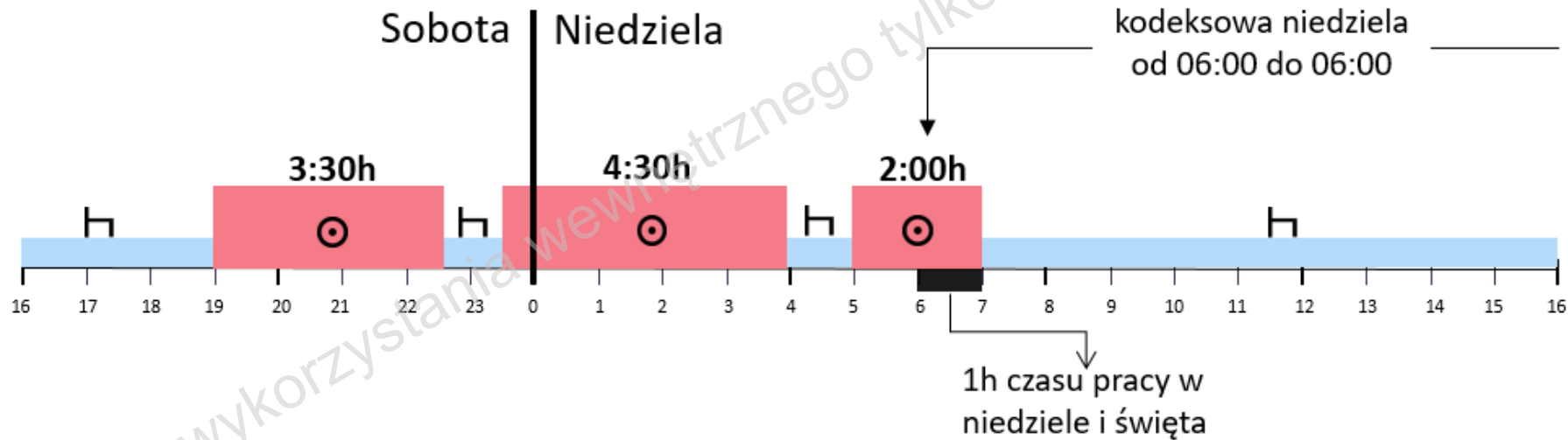
Dyżur 100% (D100%) 01:00

Praca w niedziele i święta

Art. 151⁹ (Kodeks pracy)

§1. Dniami wolnymi od pracy są niedziele i święta określone w przepisach o dniach wolnych od pracy.

§2. Za pracę w niedzielę i święto uważa się **pracę wykonywaną między godziną 6.00 w tym dniu a godziną 6.00 w następnym dniu**, chyba że u danego pracodawcy została ustalona inna godzina.



Uwaga! Możliwy zapis w dokumentacji, przykładowo:

„Za pracę w niedziele i święta uważa się pracę wykonywaną między godziną 0.00 a 24.00.”

AGENDA SZKOLENIA (część 1)



- ☐ Wprowadzenie
- ☐ Rola i odpowiedzialność logisty
- ☐ Podstawy prawne czasu pracy kierowców
- ☐ Czas pracy kierowców i inne aktywności
- ☒ Jazda w załodze

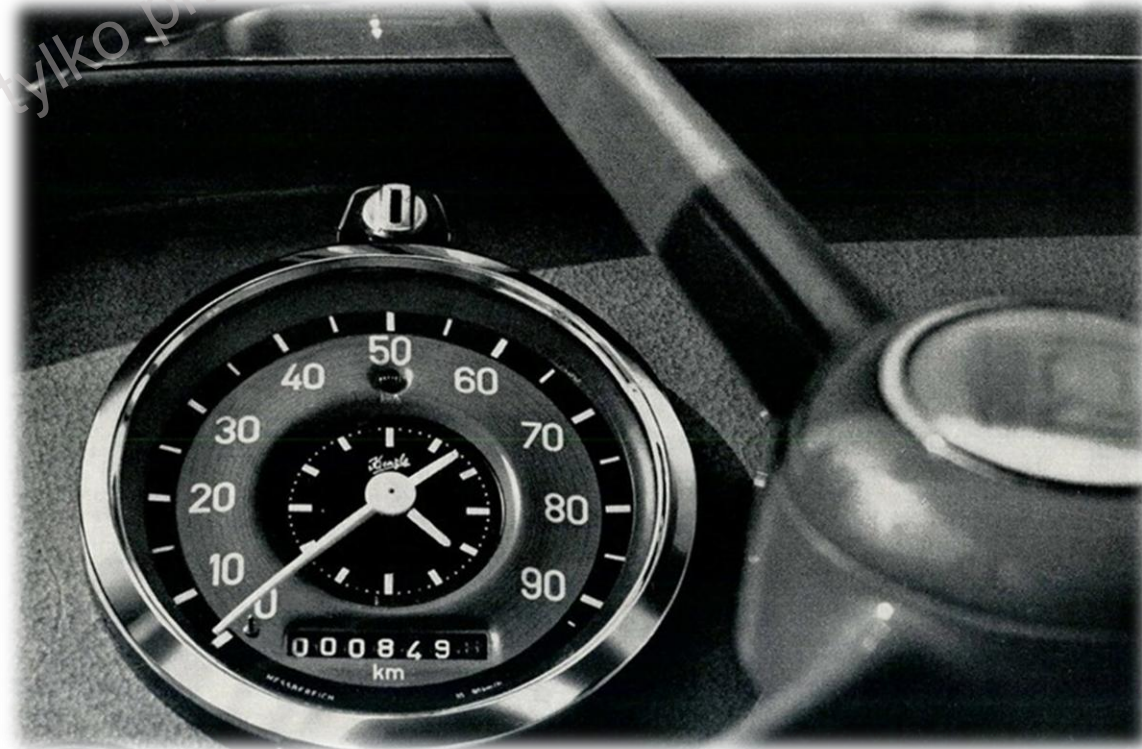
Jazda w załodze

Podstawa prawna:

- art. 8 ust. 5 rozporządzenia 561/2006

Dyspozytor zwraca uwagę na:

- odpoczynek 9h w załodze,
- obecność drugiego kierowcy w ciągu 1h od startu,
- maksymalny czas pracy załogi w cyklu 30h.



Jazda w załodze

Zasady

- Minimalny czas obecności drugiego kierowcy,
- Odpoczynek 9h w załodze,
- Czas pracy załogi w 30h cyklu.

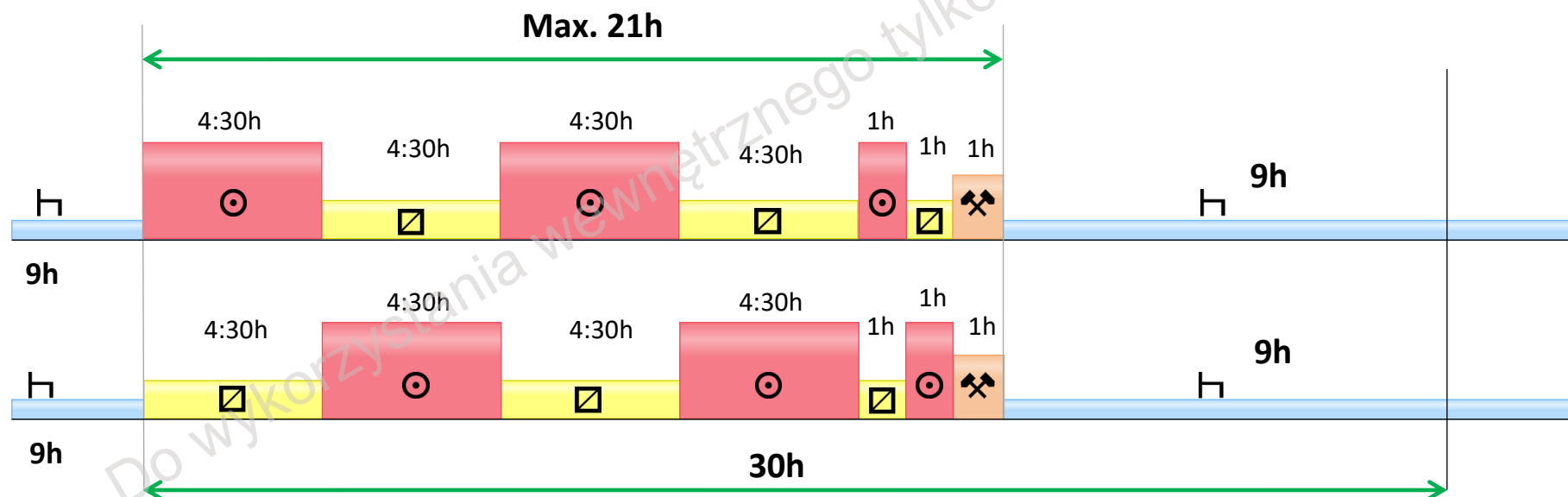
Planowanie

- **Kiedy załoga ma sens ekonomiczny,**
- Typowe błędy planistów,
- Jak unikać przekroczeń.



Dzienny okres odpoczynku w załodze

W ciągu **30 godzin** od zakończenia dziennego lub tygodniowego okresu odpoczynku, kierowca należący do kilkuosobowej załogi musi skorzystać z kolejnego dziennego okresu odpoczynku trwającego **co najmniej 9 h**.



Kiedy załoga ma sens ekonomiczny

- 1) Gdy liczy się czas dostawy (just-in-time, ekspresy, automotive)
 - przykład: Trasa PL-ES, która solo trwa 2,5 dnia, w załodze często zamyka się w 1,5 dnia.
- 2) Gdy towar jest bardzo drogi lub wrażliwy
 - załoga zmniejsza ryzyko: kradzieży, napadu, postoju w niebezpiecznych miejscach.
 - w branżach: elektronika, farmacja, alkohol, papierosy, towary wysokiej wartości.
- 3) Gdy klient wymaga ciągłego nadzoru nad ładunkiem

Do wykorzystania wewnętrznego tylko przez firmę: truck24

AGENDA SZKOLENIA (część 2)



☐ Tachografy cyfrowe i dane .DDD

☐ Analiza naruszeń i ryzyka

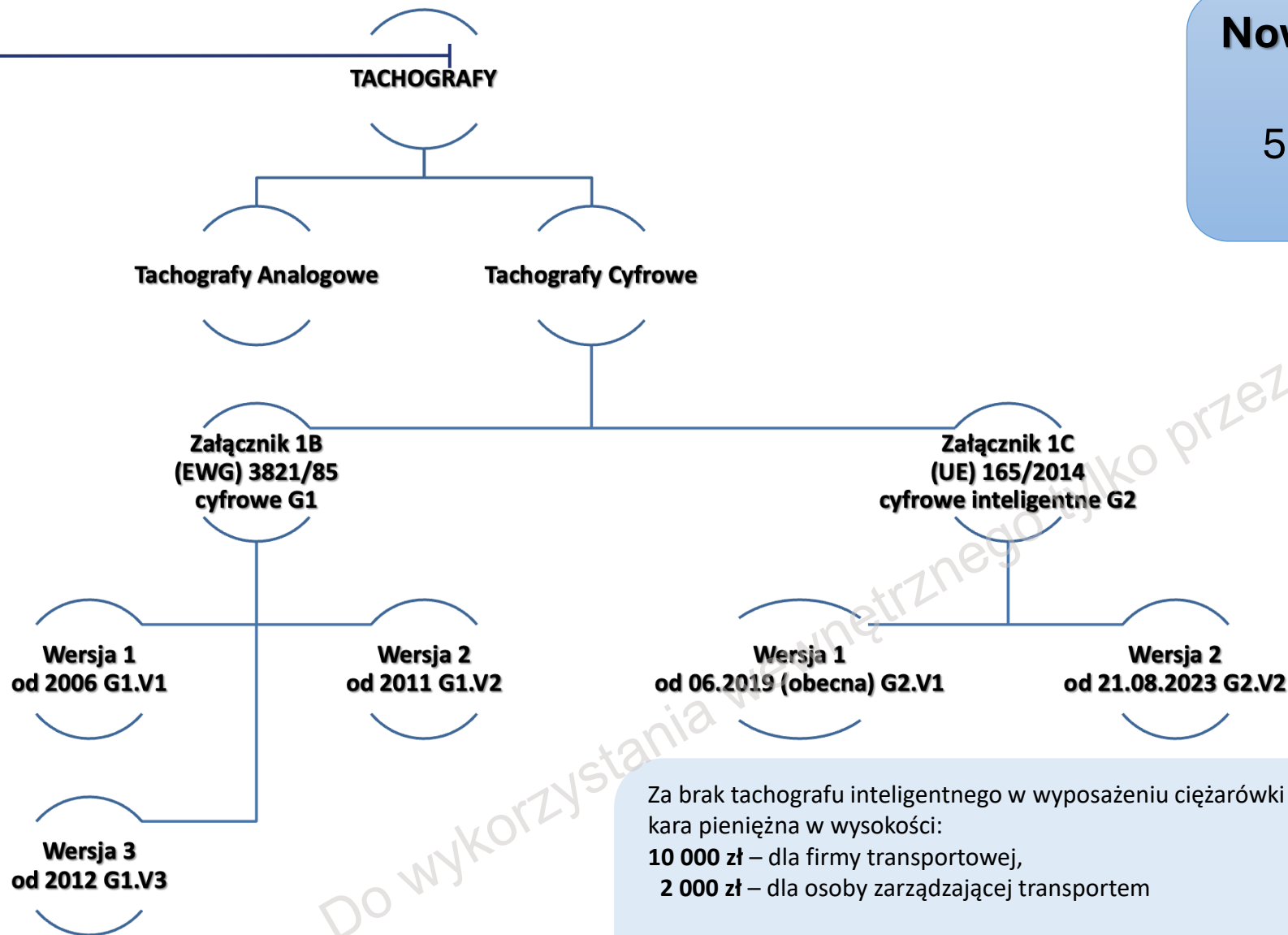
☐ Planowanie pracy kierowców

☐ Ćwiczenia praktyczne

Do wykorzystania wewnętrznego tylko przez firmę: truck24

Nowe przepisy od 31 grudnia 2024r.

56 dni do kontroli, w tym również wydruki.



Za brak tachografu inteligentnego w wyposażeniu ciężarówki w terminie wskazanym w rozporządzeniu unijnym grozi kara pieniężna w wysokości:

10 000 zł – dla firmy transportowej,

2 000 zł – dla osoby zarządzającej transportem

Za brak tachografu kierowcy zostanie ukarany mandatem i **odebraniem dowodu rejestracyjnego**, a pojazd skierowany zostanie do serwisu w celu wymiany urządzenia. Co więcej, oprócz kary finansowej i mandatu za brak tachografu przewoźnikowi grozi **utrata licencji transportowej**.

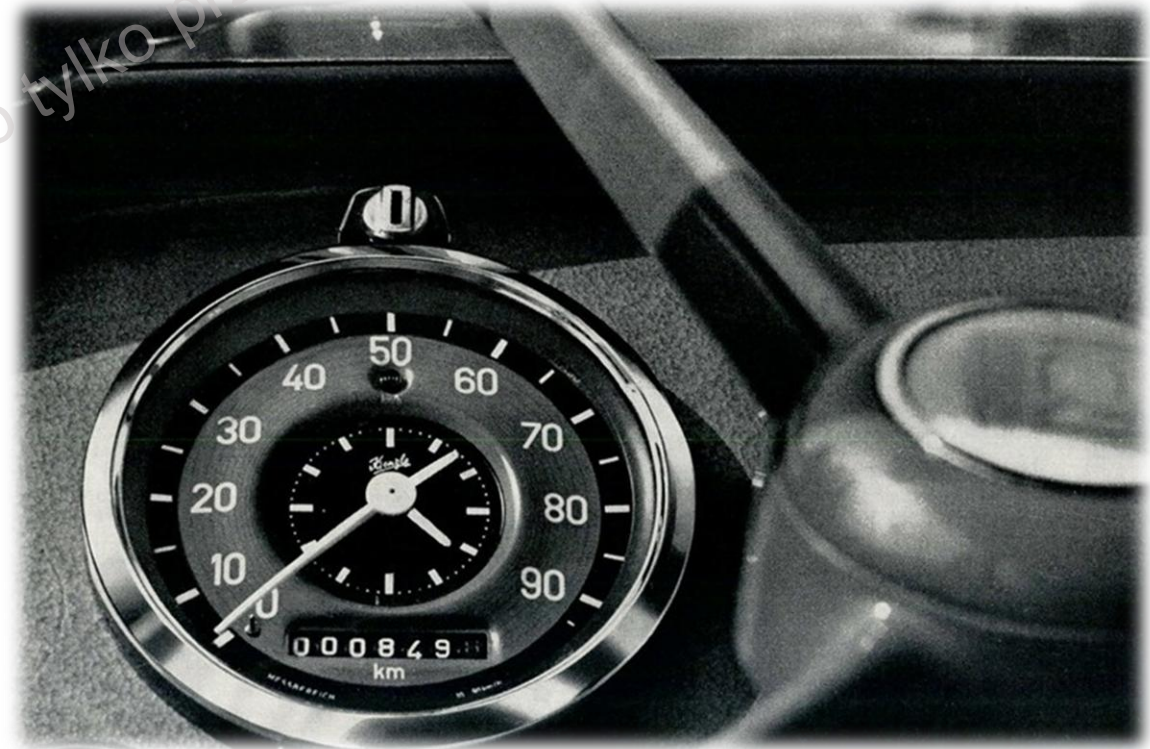
Tachografy cyfrowe i dane .DDD

Podstawa prawna:

- Rozporządzenie UE 165/2014,
- Ustawa o transporcie drogowym (kary).

Dyspozytor zwraca uwagę na:

- obowiązek pobierania danych przynajmniej co 28 dni (karta) i 90 dni (tachograf),
- poprawność wpisów manualnych,
- wykrywanie manipulacji.



Regulacje Prawne

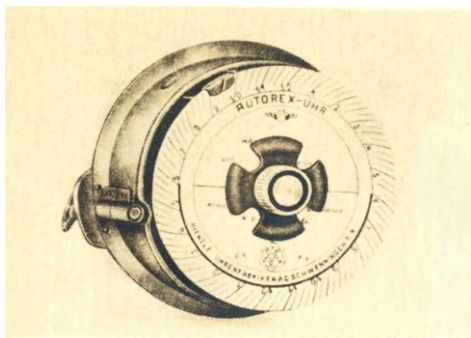
Początki – prawo międzynarodowe

- **1926** – Konwencja paryska o ruchu drogowym – pierwsze międzynarodowe zasady ruchu pojazdów.
- **1949** – Konwencja genewska o ruchu drogowym – ujednolicenie przepisów ruchu drogowego.
- **1958** – Umowa genewska o homologacji pojazdów (UNECE) – wspólne normy techniczne dla pojazdów.
- **1968** – Konwencja wiedeńska o ruchu drogowym – do dziś fundament prawa drogowego w wielu krajach.
- **1970** – Konwencja CMR (Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road) – reguluje przewóz towarów w transporcie międzynarodowym.

Transport drogowy w Europie

- **1985** – Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 – wprowadzenie tachografów analogowych.
 - **1998** – Dyrektywa 2135/98 – zapowiedź tachografów cyfrowych.
 - **2006** – Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 – przepisy o czasie pracy kierowców i obowiązkowe tachografy cyfrowe.
 - **2019** – Rozporządzenie (UE) 165/2014 (z późn. zm.) – inteligentne tachografy (Smart Tachograph).
 - **2020** – Pakiet Mobilności I – nowe zasady delegowania kierowców, odpoczynków i kaboatażu.
 - **2023** – Smart Tachograph v2 – obowiązkowy w nowych pojazdach.
 - **2025** – Wymiana tachografów na G2.V2
-

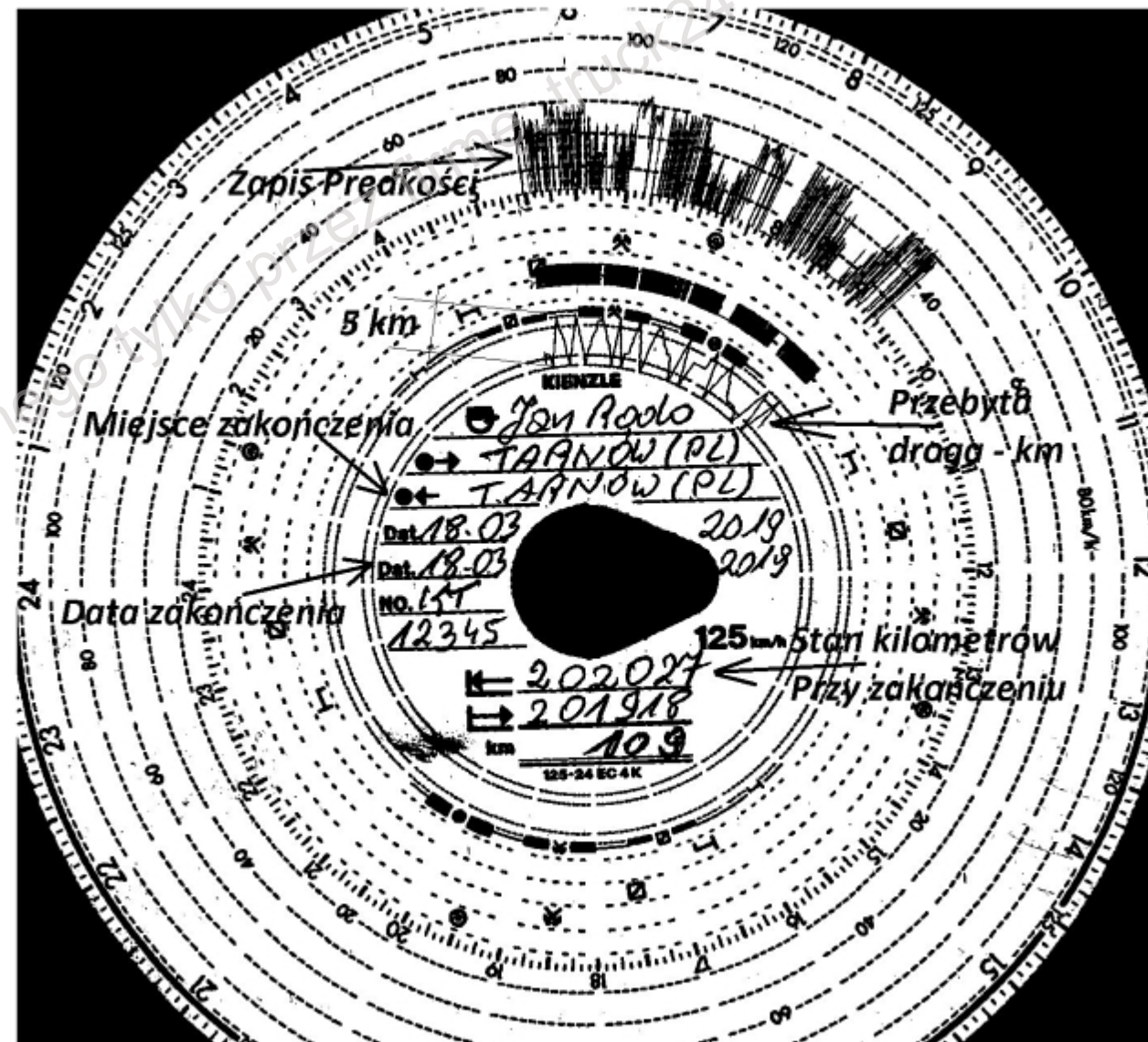
Historia tachografów analogowych



Kienzle-Fahrtschreiber
TCO 2



AUTODRUCKER AN LASTWAGEN



Historia tachografów cyfrowych oraz ich działanie

Lata 90. – przygotowania

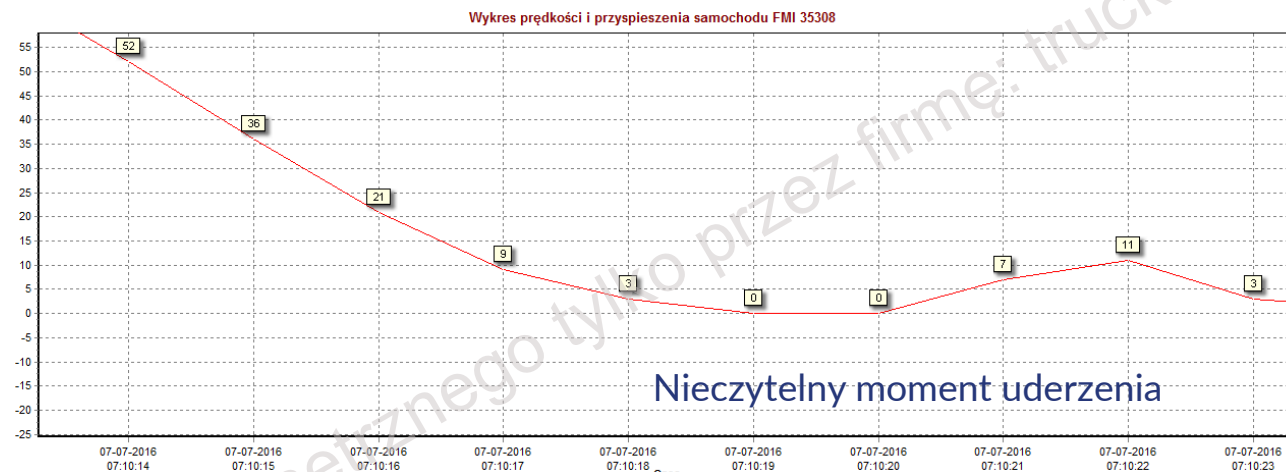
- 1995 – UE(1993) przyjmuje rozporządzenie 3821/85 zmienione dyrektywą 2135/98, które otwiera drogę do cyfrowych tachografów.
- Celem było zastąpienie tachografów analogowych (papierowych tarcz) systemem elektronicznym, trudniejszym do fałszowania.



4 x dokładniejsza analiza prędkości

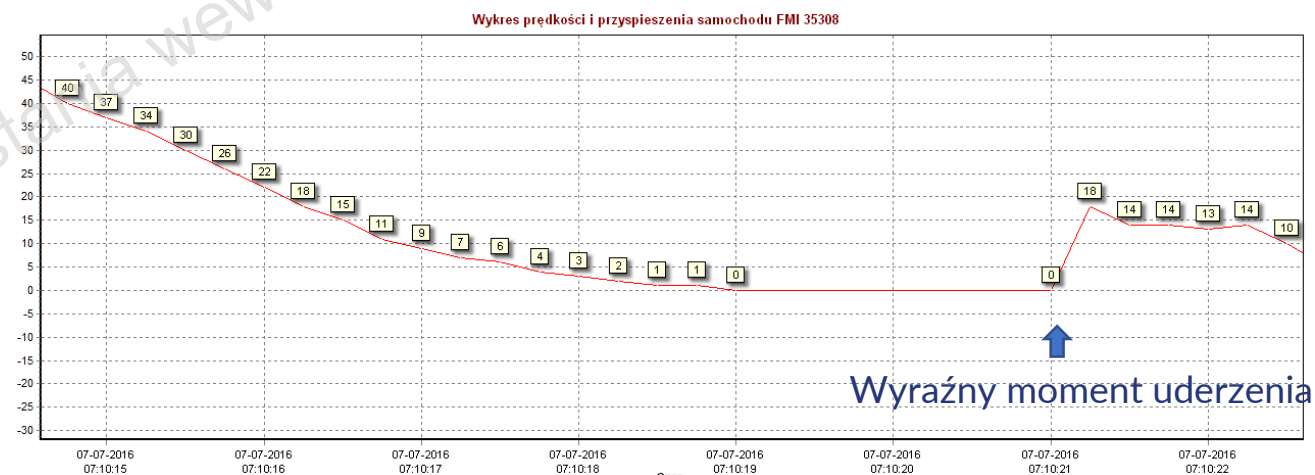
Zapis prędkości co 1 sekundę

Plik M z tachografu VDO



Zapis prędkości 4 razy na sekundę

Plik S z tachografu VDO



Awaria tachografu cyfrowego

- W razie uszkodzenia lub wadliwego działania urządzenia pracodawca zobowiązany jest do jego naprawy przez uprawnionego instalatora lub warsztat, **w ciągu 7 dni od momentu wykrycia usterki.**
- Kierowca rejestruje wszystkie swoje aktywności na papierze do wydruków z tachografu.
- 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

Do wywrotki stacja wewnętrznego tylko przez firmę: truck24

Awaria karty kierowcy

- Kierowca może kontynuować jazdę bez karty w okresie **maksymalnie 15 dni kalendarzowych** lub dłużej, jeśli konieczne jest odstawienie pojazdu do jego bazy, pod warunkiem, że może on udowodnić niemożność przedstawienia lub użycia karty podczas tego okresu.
 - Na początku trasy drukuje dane pojazdu i wpisuje na tym wydruku:
 - dane kierowcy (nazwisko, numer kk lub prawa jazdy), wraz z podpisem;
 - okresy aktywności;
 - Na końcu trasy sporządza wydruk dzienny, wprowadza dane kierowcy i go podpisuje.
-

Karty wprowadzone w 2006 roku



Karta kierowcy- tryb eksploatacyjny:

zapis czasu pracy, prowadzenia pojazdu, dyspozycyjności i odpoczynku, a także przebytej drogi, błędów i zdarzeń.



Karta warsztatowa- tryb kalibracji:

identyfikuje autoryzowany warsztat oraz umożliwia aktywację oraz kalibrację



Karta przedsiębiorstwa- tryb przedsiębiorstwa:

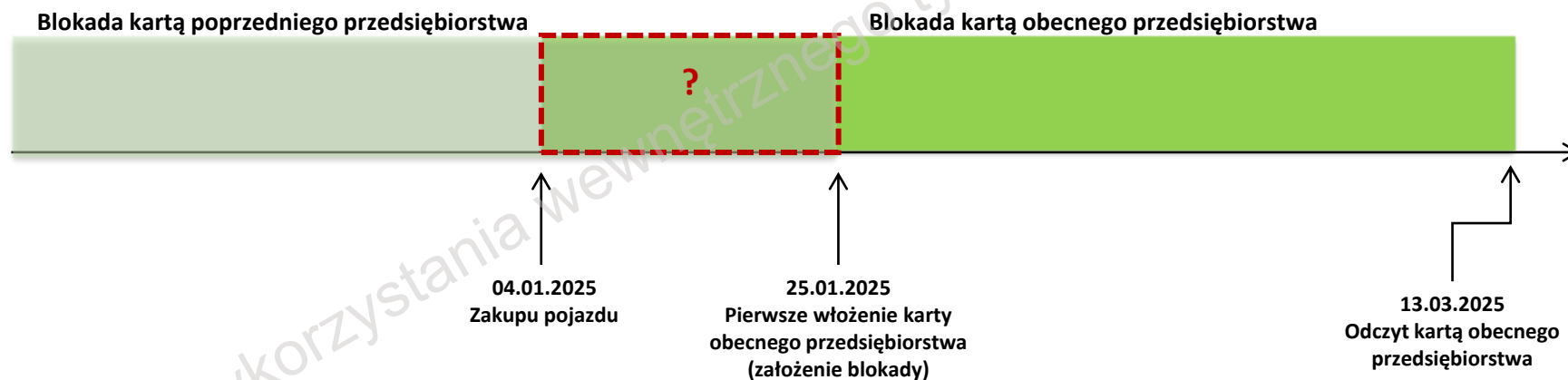
identyfikuje przedsiębiorstwo oraz umożliwia wyświetlanie, drukowanie i kopiowanie danych dotyczących przedsiębiorstwa.



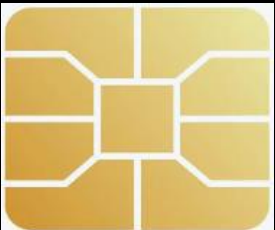
Karta kontroli- tryb kontroli:

Identyfikuje kontrolującego oraz umożliwia wyświetlanie, drukowanie i kopiowanie wszystkich danych.

Tachografy – odczyt danych kartą przedsiębiorstwa



Struktura pamięci karty kierowcy G2V2



STRUKTURA G1

- Rejestracja danych z każdego tachografu
- Pamięć na podstawowe dane:
 - aktywności
 - użyte pojazdy
 - wpisy kraju (112 sztuk)

STRUKTURA G2

- Rejestruje dane tylko w tachografie G2
- Pamięć na podstawowe dane (G1) plus:
 - lokalizacja GNSS (przy wpisie kraju, co 3h jazdy)
 - wpisy kraju (112)

Dodatkowe sekcje w kartach G2V2:

- automatyczne przekroczenia granic
- załadunki / rozładunki

Sprawdzenie rodzaju karty – jak to zrobić ?



Generacja tachografu
Generacja karty kierowcy

Problemy z rejestrowaniem przekroczeń granic na kartach kierowców

Zgodnie z art. 34 ust. 7
Rozporządzenia 165/2014

Jeśli kierowca korzysta z
tachografu G2V2 to nie trzeba
ręcznie rejestrować
przekroczeń granic, ponieważ
tachograf rejestruje je
automatycznie

1. Tachograf G2V2 + karta G2V2

– przekroczenia granic automatycznie są rejestrowane na karcie w nowej sekcji

2. Tachograf G2V2 Stoneridge* + wszystkie karty (*odpowiednio skalibrowany) – przekroczenia granic są rejestrowane automatycznie na kartach G1 oraz G2V1 jako wpis kraju rozpoczęcia

3. Tachograf G2V2 VDO + karta G1 lub G2V1

– przekroczenia granic nie są zapisywane na kartach G1 oraz G2V1

Praca z tachografem



Do wykorzystania wewnętrznego tylko przez firmę: truck24

Wydruki - Czas UTC

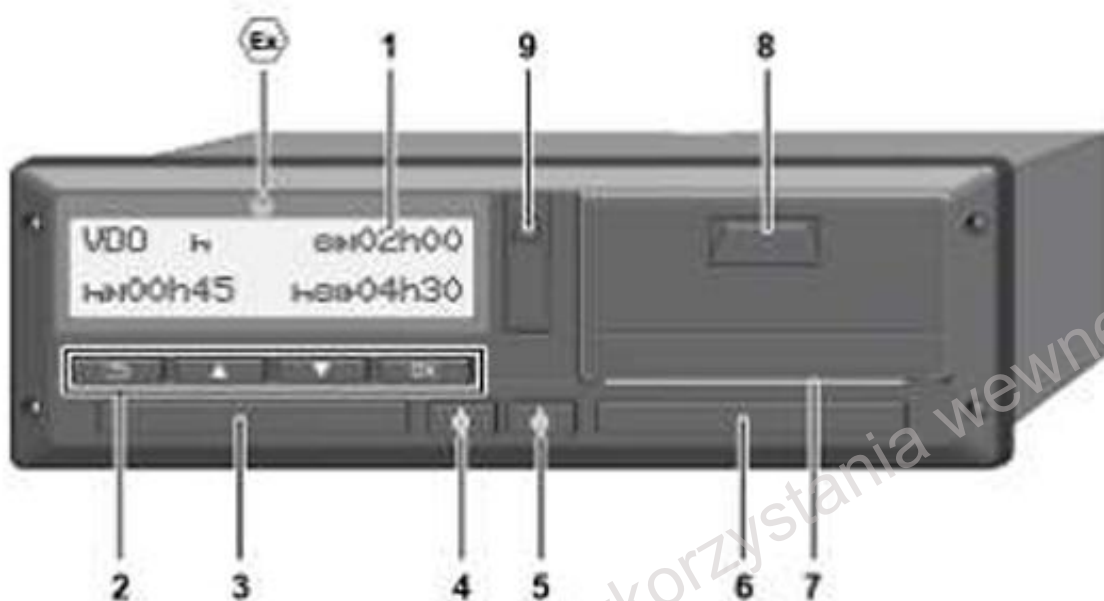


UTC - Universal Time Coordinated (GMT Greenwich Mean Time) - format czasu wykorzystywany w systemie tachografów cyfrowych. Czas UTC nie uwzględnia lokalnych zmian np. czasu letniego/zimowego. **Wszystkie tachografy stosowane w Unii Europejskiej rejestrują czynności, sporządzają wydruki w tym samym czasie UTC:**

w okresie letnim czas lokalny = UTC + 2 godz. np. jeżeli na wydruku jest godzina 14-ta wg czasu UTC to wg polskiego będzie to godzina 16-ta

w okresie zimowym czas lokalny = UTC + 1 godz. np. jeżeli na wydruku jest godzina 12-ta wg czasu UTC to wg polskiego będzie to godzina 13-ta

Wyświetlacz i elementy obsługi

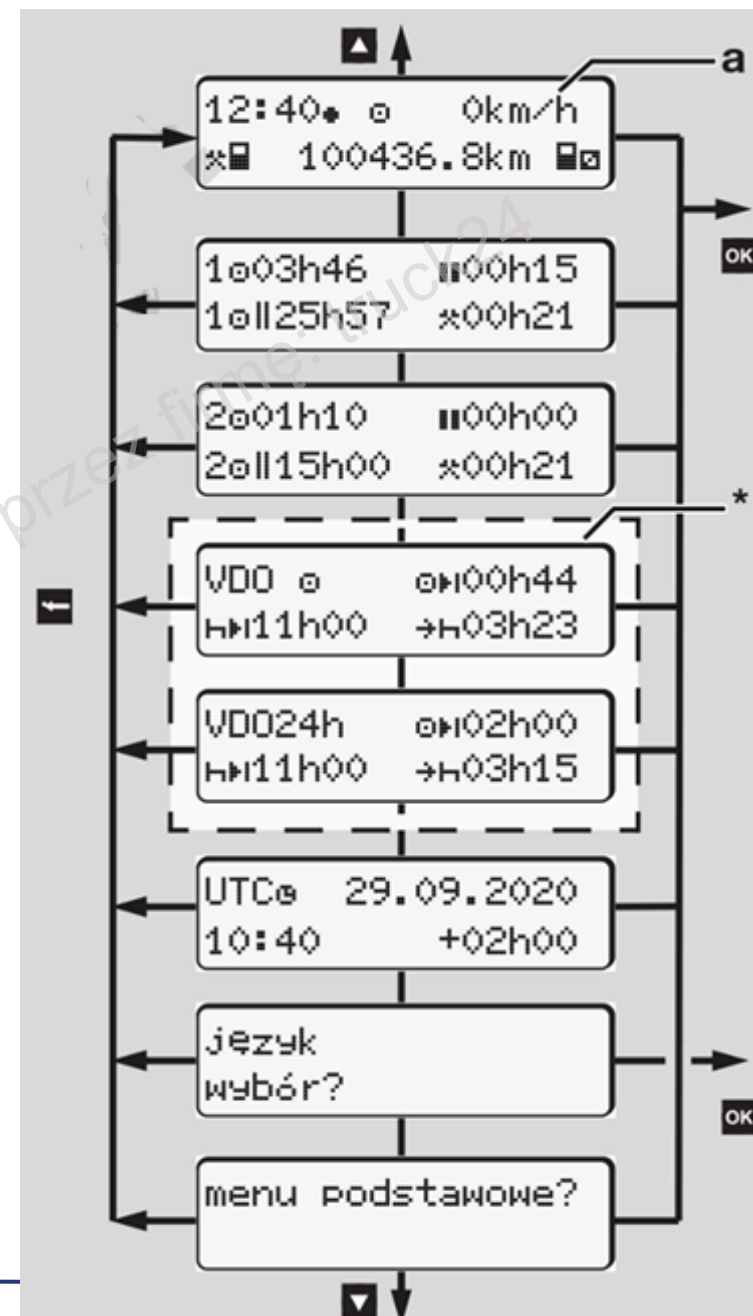


1. Wyświetlacz
2. Przyciski menu
3. Szczelina czytnika 1 z osłoną
4. Przycisk kombinowany kierowcy 1
5. Przycisk kombinowany kierowcy 2
6. Szczelina czytnika 2 z osłoną
7. Krawędź do odkrywania taśmy papieru
8. Szuflada drukarki
9. Interface przedni

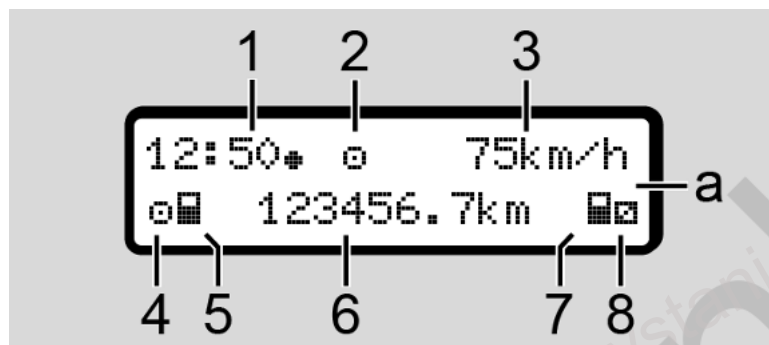
Diagram illustrating a memory stack layout. The stack contains several memory blocks, each with a pointer to its base address. The blocks are organized as follows:

- Block 1: Address range 1e03h46 to 1e125h57. Pointers: 00h1, 00h2.
- Block 2: Address range 2e01h10 to 2e115h00. Pointers: 00h0, 00h2.
- Block 3 (dashed box): Address range VDO 0 to VDO24h. Pointers: 00h4, 03h2, 02h0, 03h1.
- Block 4: Address range UTC 29.09.202 to 10:40 +02h0.
- Block 5: Address range język to wybór?

A vertical line on the left is labeled 'f'.

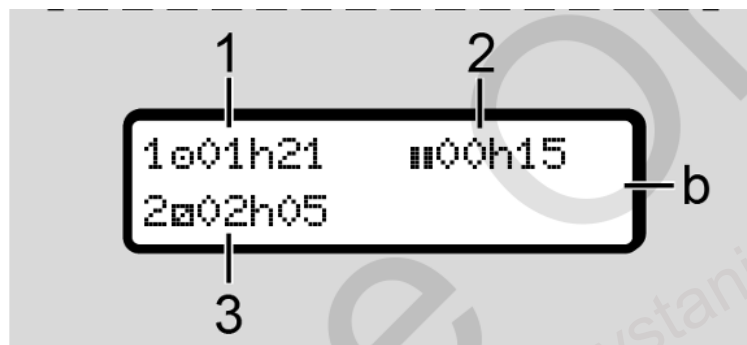


Obsługa tachografu - ogólne



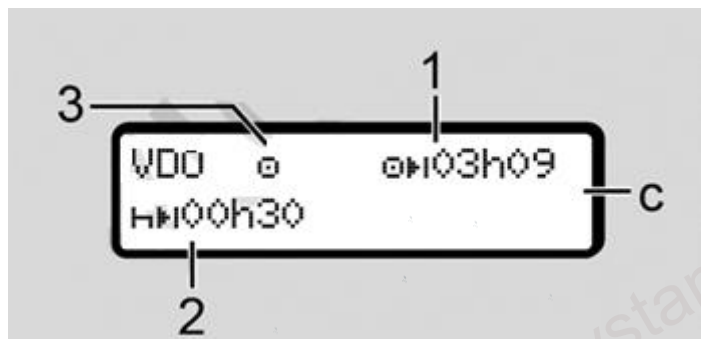
1. Godzina z symbolem = czas lokalny, bez symbolu = czas UTC
2. Znak trybu PRACA
3. Prędkość
4. Aktywności kierowcy 1
5. Symbol karty kierowcy 1
6. Stan licznika kilometrów (przebieg)
7. Symbol karty kierowcy 2
8. Aktywności kierowcy

Obsługa tachografu - ogólne



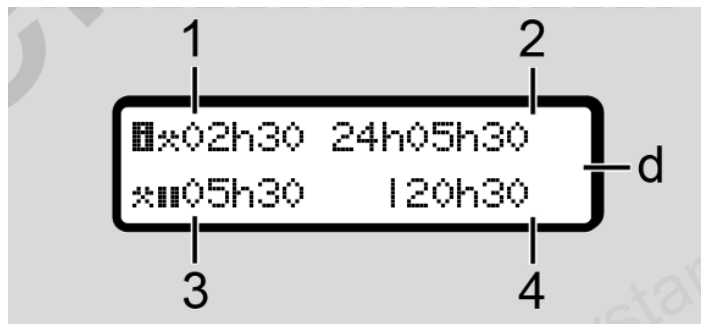
1. Czas jazdy kierowcy 1 od obowiązującego czasu odpoczynku
2. Obowiązujący czas odpoczynku przy podziale na przerwę co najmniej 15 minut i następnie 30 minut
3. Czas kierowcy 2: aktualna aktywność odnosi się w tym przypadku do czasu dyspozycyjności i wskazany jest czas trwania tej aktywności

Obsługa tachografu - ogólne



1. Pozostały czas jazdy (miga h = aktualnie aktywna jest ta część wskazania)
2. Następny obowiązujący okres odpoczynku dziennego lub tygodniowego
3. Wyświetlana jest nastawiona aktywność

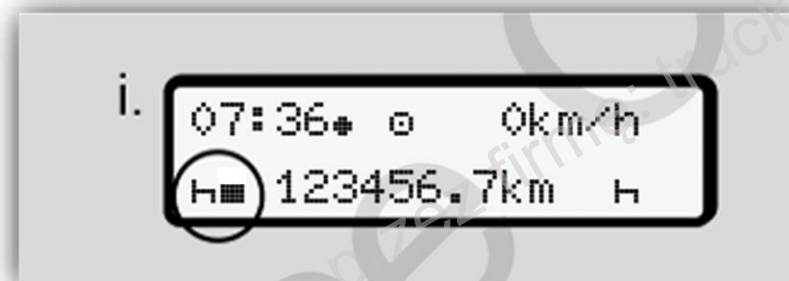
Obsługa tachografu - ogólne



1. Ciągły czas pracy (okres aktualnie ustawionego czasu pracy bez czasu odpoczynku)
2. Dzienny czas pracy (suma czasu pracy od ostatniego dziennego lub tygodniowego czasu odpoczynku)
3. Skumulowany czas odpoczynku (łączny czas przerw w trakcie obecnego czasu pracy)
4. Obecny tygodniowy czas pracy (suma aktualnie ustawionego czasu pracy dla bieżącego tygodnia kalendarzowego do chwili obecnej)

Ważne informacje dodatkowe

- kraj rozpoczęcia i zakończenia
- logowanie się karty do tachografu
- wpis załadunek / rozładunek
- wydruk i opis wydruku



Zdarzenia	
!🚗	włożenie karty kierowcy podczas jazdy
>>	przekroczenie prędkości
!📶	zakłócenie w komunikacji z czujnikiem
!🕒	ustawienie czasu (przez warsztat)
!👤👤	konflikt kart
!🚗	jazda bez ważnej karty kierowcy
!📄	ostatnia operacja na karcie została nieprawidłowo zakończona
!⚡	zanik napięcia zasilającego
!🔒	naruszenie zabezpieczeń
!📶	brak sygnału GNSS
!🕒	konflikt czasowy
!📶	błąd w komunikacji DSRC
>🚗	kontrola przekroczenia prędkości
!📶	konflikt w ruchu pojazdu

Usterki	
✖📄	wadliwe działanie karty
✖🖨	usterka w drukarce
✖📊	usterka wewnętrzna tachografu DTCO 4.0
✖📶	usterka podczas pobierania danych
✖📶	usterka czujnika ruchu
✖📶	wewnętrzny błąd GNSS
✖📶	wewnętrzny błąd DSRC
Ostrzeżenia dotyczące czasu jazdy	
🕒	przerwa!
Ręczne wprowadzanie danych	
📶/✖/📄	wpis aktywności
?	wpis nieznanej aktywności
📶?	wpis miejsca zakończenia okresu pracy
📶?	wpis miejsca rozpoczęcia okresu pracy

Wskazówki dotyczące obsługi	
🕒	błędny wpis
📶	dostęp do menu jest niemożliwy
🕒	oczekiwanie na wpis
🖨	wydruk niemożliwy
📄	brak papieru
🖨	wydruk opóźniony
📄	karta uszkodzona
📄c	wysunięcie karty
📄	karta nieodpowiednia
📄	wysunięcie karty niemożliwe
📄	proces opóźniony
📄?	rejestracja niespójna
📄	usterka wewnętrzna
📄1	ważność upływa za dni ...
📄AS	kalibracja za dni ...
📄📶1	pobieranie danych z karty kierowcy za dni ...
VDO Counter (opcja)	
🕒	pozostały czas jazdy

Jak prawidłowo montować tachografy Smart2 gen. w pojazdach

2 Po drugie: zamontuj nowy tachograf powyżej pozostałych urządzeń oraz tak, aby prawa strona tachografu nie sąsiadowała bezpośrednio z innymi urządzeniami nadawczo / odbiorczymi w kokpicie pojazdu



- CB Radio
- E-Toll
- GPS, i inne

Tak wygląda
nieprawidłowe
umiejscowienia
tachografu
względem innych
urządzeń



- CB Radio
- E-Toll
- GPS, i inne

Tak wygląda
prawidłowe
umiejscowienia
tachografu
względem innych
urządzeń

1 Po pierwsze: Sprawdź gdzie umiejscowione są w pojeździe urządzenia nadawczo / odbiorcze takie jak: **CB Radio**, **E-Toll** oraz **GPS**, lub inne urządzenia emitujące fale elektromagnetyczne



Jest to istotne ze względu na usytuowanie w tachografie modułu i anteny GNSS po prawej stronie na płycie głównej PCB.

Dlatego wszystkie inne nadajniki umieszczone na prawo lub powyżej modułu GNSS w tachografie, będą go zagłuszać

Konieczne będzie przełożenie tych urządzeń, oraz sprawdzenie czy za tachografem nie ma innych „ukrytych” nadajników GNSS lub urządzeń do zdalnego przesyłu danych z tachografu

Niewłaściwie zamontowane tachografy w pojeździe prowadzą do różnego rodzaju zakłóceń w tym również zakłóceń modułów nadajników GNSS lub urządzeń do zdalnego przesyłania danych z tachografu



Ministerstwo Infrastruktury

Sekretarz stanu
Stanisław Bukowiec

Znak pisma: DTD-1.4410.26.2025
Warszawa, 27 kwietnia 2025

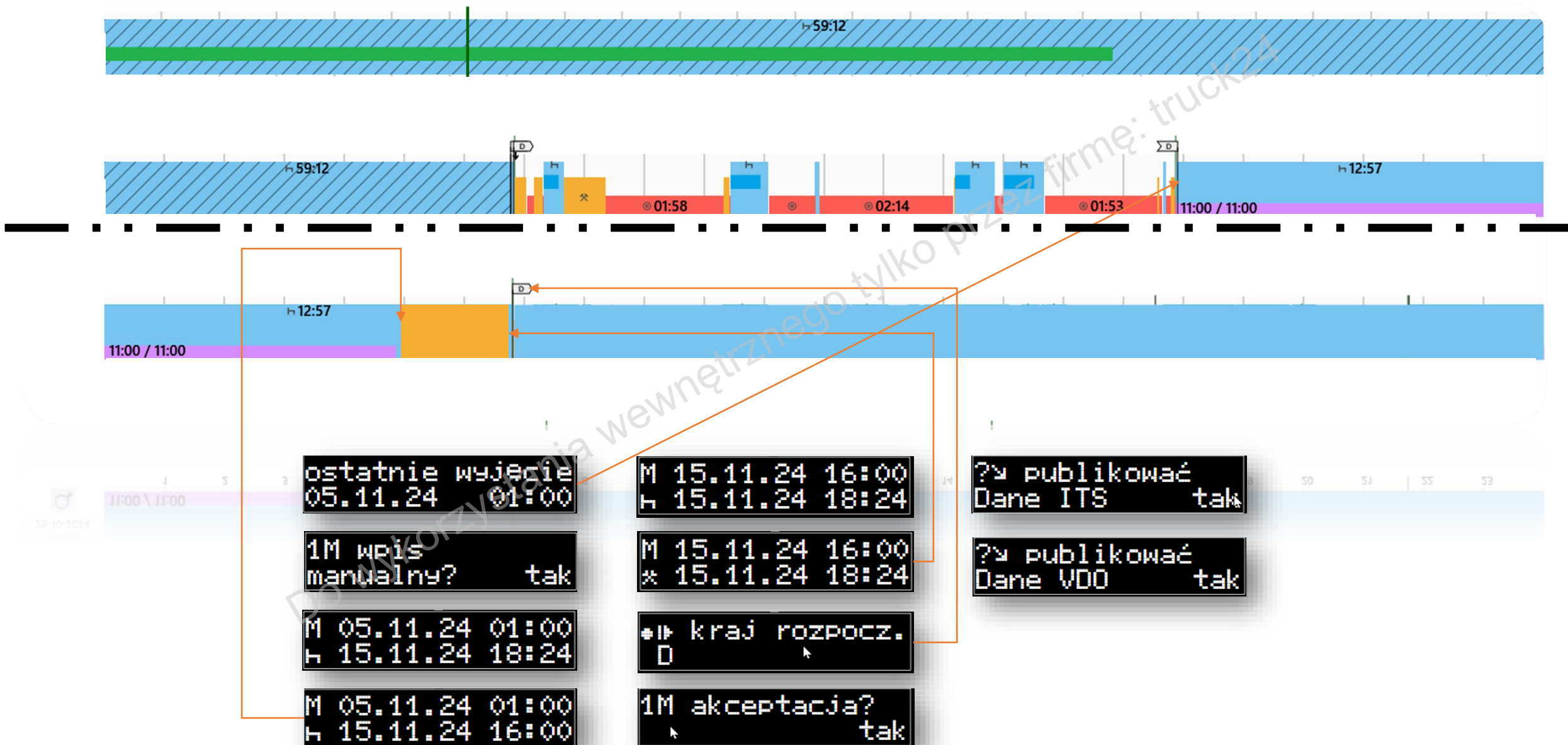
Najczęściej zgłaszaną usterką był błąd GNSS (ang. Global Navigation Satellite Systems - Globalny System Nawigacji Satelitarnej), który pojawia się losowo bez oczywistej przyczyny. W otrzymanej odpowiedzi od importera na Polskę tachografów firmy Stoneridge Electronics wskazano, że ww. błąd może wynikać z kilku czynników, w tym:

- zakłóceń odbioru sygnału satelitarnego, które mogą pojawiać się losowo, szczególnie w miejscach o ograniczonej widoczności nieba (np. tunele, zwarte zabudowania miejskie),
- nieprawidłowego montażu tachografu, w szczególności zbyt bliskiego umiejscowienia urządzenia względem źródeł zakłóceń elektromagnetycznych (np. modułów GSM/WiFi, ECU lub przetwornic napięcia), oraz
- błędów oprogramowania firmware, które mogą skutkować incydentalnym pojawieniem się komunikatu o błędzie GNSS.

Dodatkowo w otrzymanej odpowiedzi zwrócono uwagę na zewnętrzne czynniki środowiskowe. W ostatnich miesiącach w Polsce i regionie morza Bałtyckiego odnotowano poważne zakłócenia działania sieci GNSS, w tym GPS i Galileo.

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej już w grudniu 2024 r. opublikowała komunikaty NOTAM o utrudnieniach w odbiorze sygnału nawigacyjnego. Eksperci wskazują na możliwe działania zagłuszające (jamming) i fałszujące sygnał (spoofing) spowodowane bieżącą trudną sytuacją geopolityczną. W tym miejscu warto wspomnieć, że w Polsce planowane jest powstanie systemu monitorowania sygnałów GNSS.

Tachografy – wpis manualny



AGENDA SZKOLENIA (część 2)



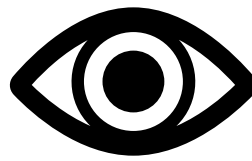
☐ Tachografy cyfrowe i inne .DDD

☒ Analiza naruszeń i ryzyka

☐ Planowanie pracy kierowców

☐ Ćwiczenia praktyczne

Do wykorzystania wewnętrznego tylko przez firmę: truck24



Analiza naruszeń i ryzyka

Podstawa prawna:

- Załącznik III do rozporządzenia 2016/403 (katalog naruszeń)
- Ustawa o transporcie drogowym – kary finansowe

Dyspozytor zwraca uwagę na:

- najpoważniejsze naruszenia (NN)
- naruszenia bardzo poważne (BPN),
- naruszenia poważne (PN),
- naruszenia lekkie (),
- odpowiedzialność firmy i kierowcy.



AGENDA SZKOLENIA (część 2)



- ☐ Tachografy cyfrowe i inne .DDD
- ☐ Analiza naruszeń i ryzyka
- ☒ Planowanie pracy kierowców
- ☐ Ćwiczenia praktyczne

Planowanie pracy kierowców

Podstawa prawna:

- Ustawa o czasie pracy kierowców – czas pracy, dyżury, praca nocna
- Rozporządzenie 561/2006 – limity jazdy i odpoczynków

Dyspozytor zwraca uwagę na:

- ograniczenia pracy nocnej (10h),
- planowanie odpoczynków tygodniowych,
- planowanie tras międzynarodowych.



AGENDA SZKOLENIA (część 2)



- ☐ Tachografy cyfrowe i inne .DDD
- ☐ Analiza naruszeń i ryzyka
- ☐ Planowanie pracy kierowców
- ☒ Ćwiczenia praktyczne

1. Kierowca rozpoczął jazdę o 06:00. O której najpóźniej musi zrobić przerwę 45 min?

Dane: jazda ciągła, brak wcześniejszych przerw.

Start: 06:00 Najpóźniej przerwa: $06:00 + 4:30 = 10:30$ (przerwa musi się wtedy zacząć).

2. Kierowca jechał 3h, zrobił przerwę 15 min, potem jechał 1,5h. Czy przerwa jest prawidłowa?

*Łącznie jazdy: $3\text{ h} + 1,5\text{ h} = 4,5\text{ h}$. Wymagana przerwa: 45 min (może być 15 + 30). Tu jest tylko 15 min, więc **przerwa jest nieprawidłowa**, ale ...*

3. Zaplanuj odpoczynek dzienny dla kierowcy, który zakończył pracę o 22:30.

Wariant A: odpoczynek regularny

Wariant B: odpoczynek skrócony

$22:30 + 11\text{ h} = 09:30$ następnego dnia.

$22:30 + 9\text{ h} = 07:30$ następnego dnia.

4. Kierowca rozpoczął pracę o 05:00 i zakończył o 20:00. Oblicz jego czas pracy.

$20:00 - 05:00 = 15 \text{ h}$ doby pracowniczej (bez uwzględnienia przerw, bo nie są podane).

5. Kierowca w tygodniu przejechał: 9h, 10h, 9h, 10h, 8h. Czy mieści się w limitach?

Suma: $9 + 10 + 9 + 10 + 8 = 46 \text{ h}$.

Limit dzienny: 9 h, z możliwością **2 razy w tygodniu** wydłużyć do 10 h $\rightarrow$ tu jest dokładnie $2 \times 10 \text{ h}$, więc OK.

Limit tygodniowy jazdy: 56 h $\rightarrow 46 \text{ h} < 56 \text{ h}$. **Wniosek:** kierowca **mieści się w limitach** (pomijając nieznany drugi tydzień).

6. Oblicz, kiedy kierowca musi wykonać odpoczynek tygodniowy, jeśli rozpoczął tydzień w poniedziałek o 04:00.

Tygodniowy odpoczynek musi się rozpocząć najpóźniej po $6 \times 24 \text{ h}$ od zakończenia poprzedniego tygodniowego odpoczynku. 04:00 (poniedziałek) + 6 dób = **04:00 w niedzielę**. Najpóźniej o 04:00 w niedzielę musi rozpocząć tygodniowy odpoczynek.

7. Kierowca zrobił odpoczynek tygodniowy skrócony 24h. Oblicz, ile rekompensaty musi oddać.

Regularny: 45 h Skrócony: 24 h Różnica: $45\text{ h} - 24\text{ h} = 21\text{ h}$ *rekompensaty* do oddania w późniejszym odpoczynku.

8. Zaplanuj cykl 24h dla kierowcy jadącego PL–DE z załadunkiem o 14:00.

Przykładowy rozkład (z regularnym odpoczynkiem 11 h):

08:00–12:30: jazda 4,5 h

12:30–13:15: przerwa 45 min

13:15–14:00: dojazd/oczekiwanie (praca inna niż jazda)

14:00–15:00: załadunek

15:00–19:30: jazda 4,5 h

19:30–20:15: przerwa 45 min (np. przed rozładunkiem/dojazdem)

20:15–21:00: czynności końcowe/krótka jazda

21:00–08:00: odpoczynek dzienny 11 h

Cały cykl mieści się w 24 h (08:00–08:00).

9. Kierowca jechał 4h, zrobił 10 min przerwy, potem 1h jazdy. Oceń poprawność.

4 h jazdy + 10 min przerwy + 1 h jazdy

Łącznie jazdy: 5 h.

Po maks. 4,5 h jazdy musi być 45 min przerwy (lub 15 + 30).

Tu po 4 h jest tylko 10 min, więc **układ jest nieprawidłowy**.

10. Kierowca zakończył odpoczynek o 03:00. O której najwcześniej może zakończyć jazdę 10-godzinną?

Jeśli od razu po odpoczynku zaczyna jazdę:

03:00 + 10 h jazdy = **13:00**, ale mamy przymusowe odpoczynki wynikające z Rozporządzenia UE 561/2006, więc
3+4,5=7:30, 7:30+0:45=8:15, 8:15+4,5h=12:45, 12:45+0:45=13:30, 13:30+1h=14:30

Najwcześniej może więc zakończyć 10-godzinną jazdę o **14:30**.

11. Wskaż, które wpisy manualne są obowiązkowe po weekendzie.

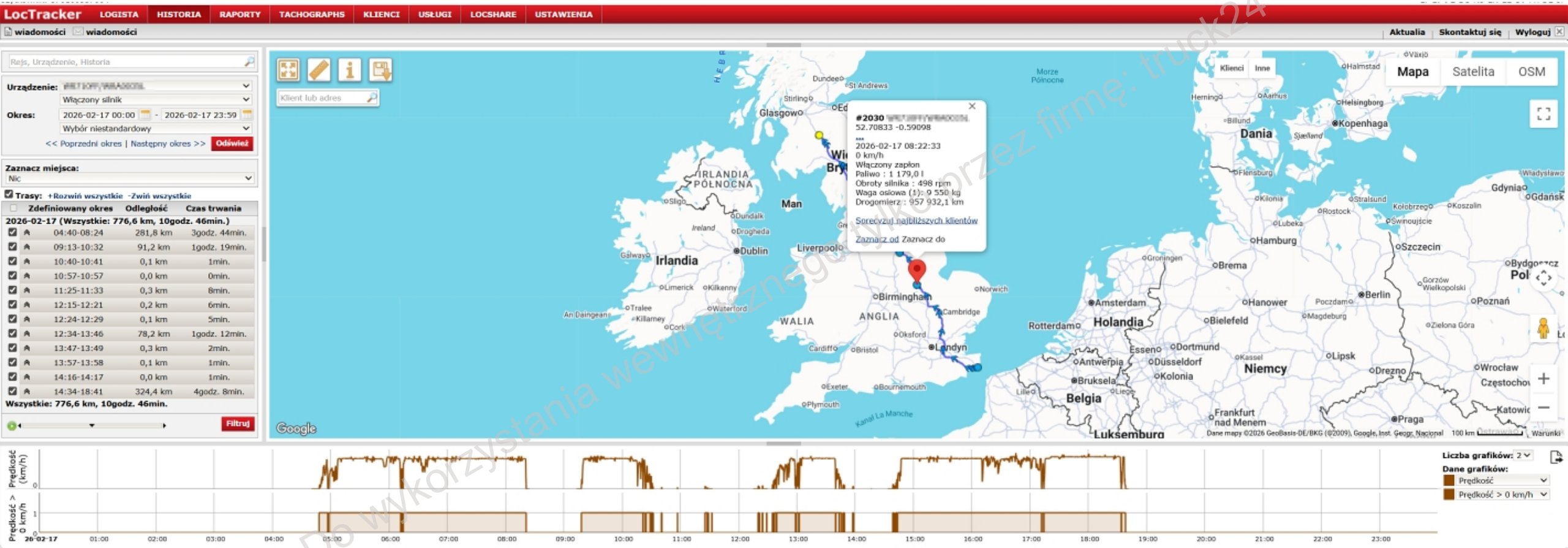
Po zakończeniu odpoczynku tygodniowego kierowca *musi uzupełnić*

- „*Inne prace*” – jeśli wykonywał czynności zawodowe bez karty (np. mycie auta, przygotowanie dokumentów).
- „*Odpoczynek*” – jeśli po prostu odpoczywał (najczęściej).
- „*Dostępność*” – jeśli był w dyspozycji, ale nie pracował.

Najczęściej po weekendzie wpisuje się *ciągły odpoczynek od momentu wyjęcia karty do ponownego jej włożenia*.

Do wykorzystania wewnętrznego tylko przez firmę. truck24

12. Odczytaj z przykładowego wykresu (lub pliku .DDD) moment przekroczenia jazdy dziennej.



13. Kierowca ma w danych 3-minutową przerwę między jazdą. Czy tachograf zaliczy to jako przerwę?

Nie. Tachograf zalicza przerwę dopiero wtedy, gdy:

- *trwa co najmniej 15 minut,*
- *jest w trybie pauza / odpoczynek.*

3 minuty to za mało – tachograf potraktuje to jako krótki postój, nie przerwę.

Do wykorzystania wewnętrznego tylko przez firmę: truck24

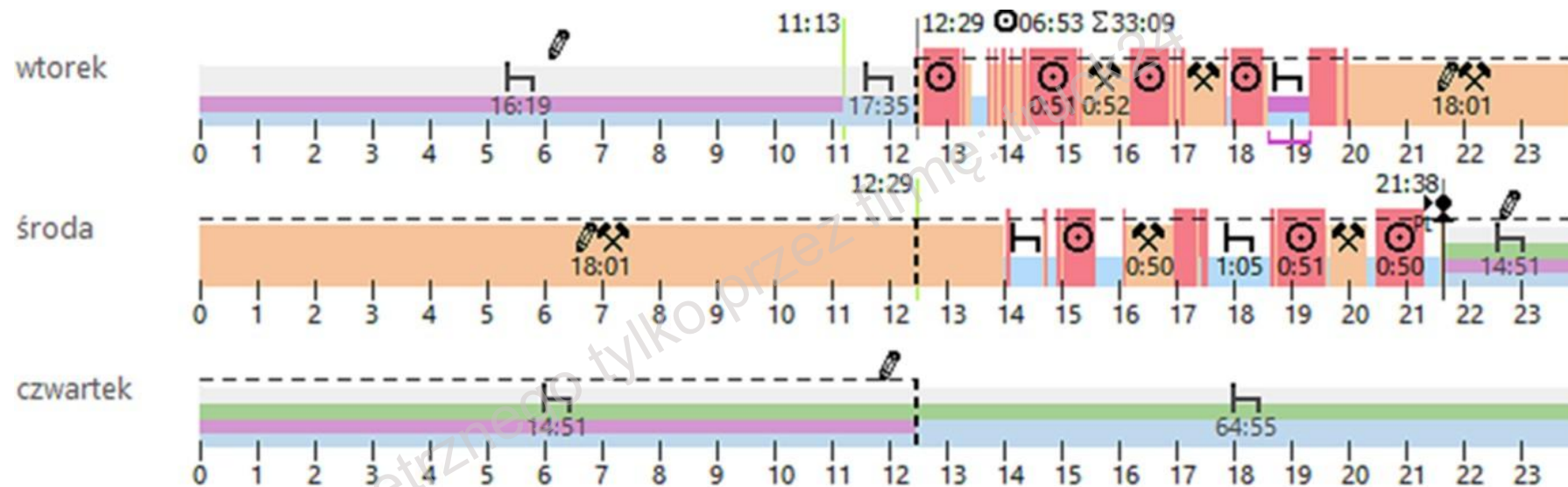
14. W pliku .DDD widnieje naruszenie „odpoczynek dzienny skrócony poniżej 9h”. Jakie mogą być przyczyny?

- Za szybko ruszył,
- Za długo pracował / prowadził, nie zmieścił się w dobie 24-godzinnej,
- Przerwał odpoczynek w trakcie jego trwania

15. Kierowca nie włożył karty rano przez 40 min. Jak to udokumentować i co zrobić?
(w przypadku kiedy jechał i kiedy stał)

- ✓ Po włożeniu karty kierowca wybiera „**wpis manualny**” i uzupełniamy brakujące 40 minut, robimy wydruk na wszelki wypadek i opisujemy „Brak karty – czynności przygotowawcze,
 - ✓ Po włożeniu karty kiedy był odpoczynek po prostu robimy „**wpis manualny**” odpoczynek do teraz i nic więcej nie robimy,
 - ✓ Jeśli jechał jest problem większy, bo to jest jazda bez karty i to trzeba bardzo dokładnie i dobrze udokumentować, ale i tak tylko od inspektora zależy czy będzie taki wydruk wzięty pod uwagę.
-

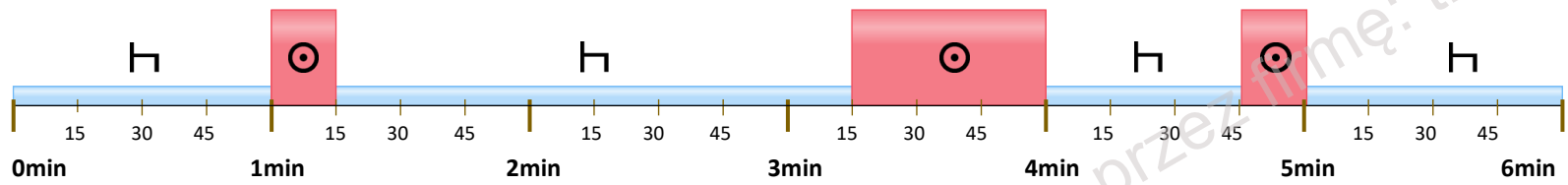
Oświadczenie do podpisania



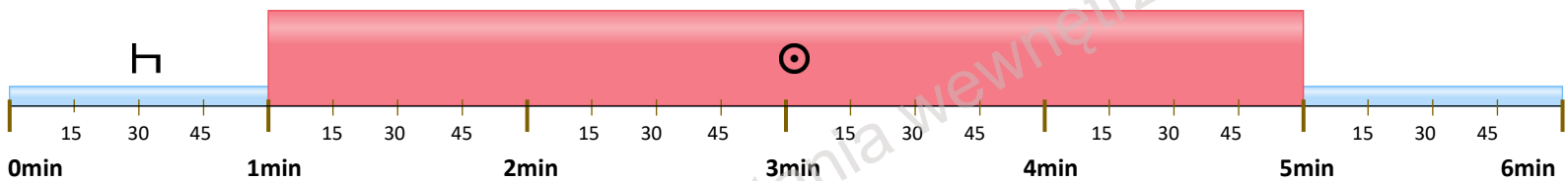
- (7.12) Wykresówka lub karta kierowcy nie zawiera wszystkich wymaganych danych dotyczących okresów aktywności kierowcy lub symbolu państwa miejsca rozpoczęcia lub zakończenia dziennego okresu pracy
- (5.12) Limit 10 godzin czasu pracy w porze nocnej przekroczony o 12:56
- (5.3/5.7) Dzienny czas odpoczynku za krótki o 08:18
Brak odpoczynku 9-godzinnego

BLOK 2 – Tachografy i analiza danych

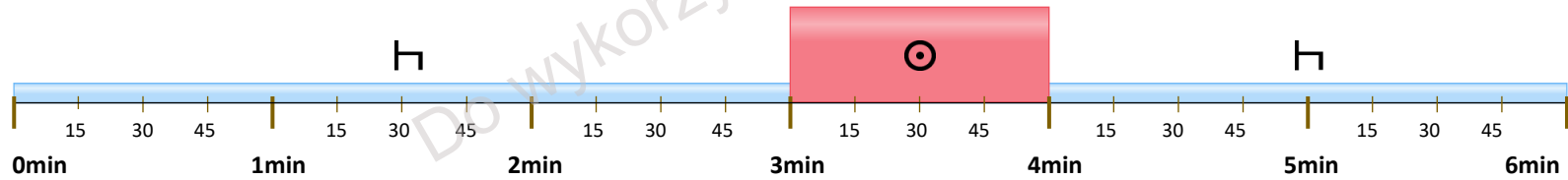
16. Kierowca w korku / na podjeździe jechał 15 sek. następnie się zatrzymał na 2 min. a następnie przejechał 45 sek. i znów stanął na 45 sek. żeby podjechać kolejne 15 sek. Ile czasu i jaką aktywność zarejestruje tachograf



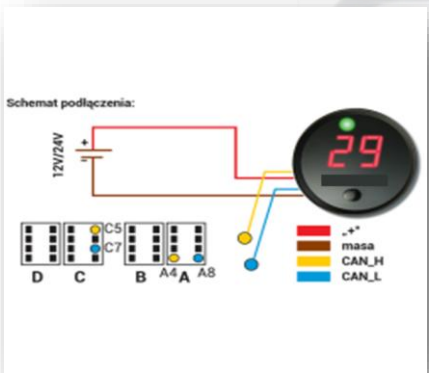
Sytuacja rzeczywista : 1 minuta i 15 sekund jazdy



Stare tachografy zarejestrują 4 minuty jazdy

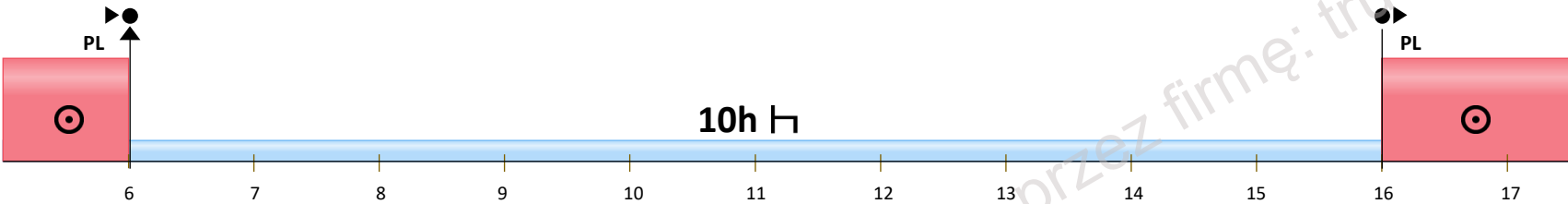


Tachografy od października 2011 r. zarejestrują 1 minutę jazdy

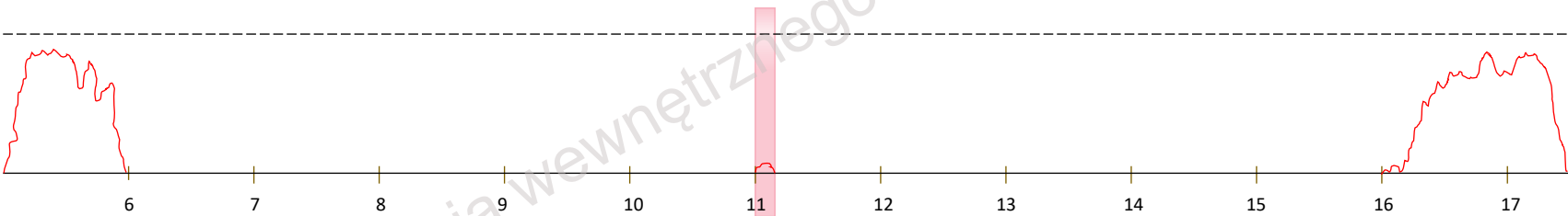


BLOK 2 – Tachografy i analiza danych

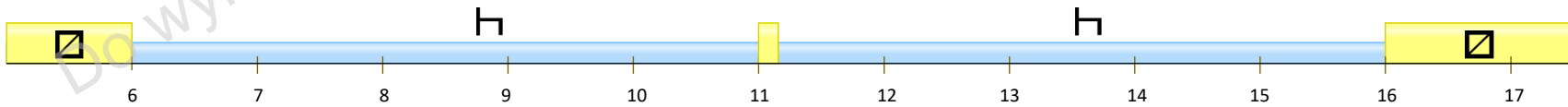
Slot nr 1 tachografu oraz karta kierowcy



Wykres prędkości



Slot nr 2 tachografu oraz karta drugiego kierowcy



17. Zaplanuj trasę PL–NL (900 km) z uwzględnieniem odpoczynków.

Założmy średnią prędkość ciężarówki ok. 80 km/h:

$900 \text{ km} / 80 \text{ km/h} \approx 11,25 \text{ h jazdy} \rightarrow \text{minimum 2 dni.}$

Dzień 1 (np. start 07:00): 07:00–11:30: jazda 4,5 h | 11:30–12:15: przerwa 45 min | 12:15–16:45: jazda 4,5 h

Łącznie jazdy: 9 h (dzień wydłużony) $\rightarrow$ ok. 720 km

Dzień 2: Zostaje ok. 180 km $\rightarrow$ ok. 2,5 h jazdy

08:00–10:30: jazda 2,5 h, dojazd na miejsce, rozładunek, koniec pracy.

Do wykorzystania wewnętrznego tylko przez firmę: truck24

18. Zaplanuj trasę dla załogi na 1500 km.

Dystans: 1500 km

Średnia prędkość ciężarówki: przyjmijmy 80 km/h

Czas samej jazdy: $1500 \text{ km} / 80 \text{ km/h} = 18,75 \text{ h}$ jazdy

Załoga: 2 kierowców, każdy może prowadzić max 9 h dziennie, z możliwością wydłużenia do 10 h dwa razy w tygodniu.

W załodze można pracować do 30 h od rozpoczęcia okresu pracy, więc 18,75 h jazdy + przerwy jest realne w jednym cyklu.

Łączny czas jazdy: $4 \times 4,5 \text{ h} + 0,75 \text{ h} = 18,75 \text{ h}$

To odpowiada 1500 km przy średniej 80 km/h.

Kierowca A: 9 h jazdy

Kierowca B: 9,75 h jazdy (dzień wydłużony, ale w limicie 10 h).

Cały cykl (od 06:00 do ok. 03:00) mieści się w 30 h pracy załogi i jest zgodny z zasadami załogi oraz dziennymi limitami jazdy.

- 19. Kierowca utknął w korku i przekroczył jazdę o 45 min. Jak to udokumentować?
- 20. Kierowca musi dojechać do bezpiecznego miejsca postoju. O ile może przekroczyć jazdę?
- 21. Kierowca zgłasza, że parking jest pełny. Jakie masz opcje zgodne z prawem?

**A co to jest i o czym mówi
art. 12 Roz. UE 561/2006**

art. 12/561/2006 UE

01 Wydruki, kiedy robić?

02 Opisy na wydrukach:
na rewersie wydruku z tachografu artykuł, szczegółowe opisanie sytuacji,
• powód który jest przyczyną naruszenia przepisów, inne dane: godziny, miejsce, zdarzenie...
• data i podpis kierowcy.

03 CEL odstępstwa:
• naruszenie powstało w celu dotarcia do odpowiedniego miejsca postoju,
• naruszenie powstało dla zabezpieczenia mienia, pojazdu lub osób,
• ... z przyczyn nieoczekiwanych np.: korek na drodze, złe warunki drogowe, brak wolnego miejsca na parkingu, wypadek drogowy, opóźnienia na rozładunku itp.

04 Wydruki z tachografu: czas rzeczywisty, czas UTC.



- 19. Kierowca utknął w korku i przekroczył jazdę o 45 min. Jak to udokumentować?
- 20. Kierowca musi dojechać do bezpiecznego miejsca postoju. O ile może przekroczyć jazdę?
- 21. Kierowca zgłasza, że parking jest pełny. Jakie masz opcje zgodne z prawem?

Do wykorzystania wewnętrznego tylko przez firmę: truck24

1. Jazda dzienna

00 01 02 03 04 05 06 07 08 09 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23

|----JAZDA----|--PRZERWA--|-----JAZDA-----|--ODP--|

|----- 4,5h -----| 45m |----- 6h -----| 11h |

Zadanie:

Wskaż, o ile kierowca przekroczył maksymalny czas jazdy dziennej.

Do wykorzystania wewnętrznego tylko przez firmę: truck24

2. Przerwa 45 min

|---JAZDA 2h---|--PRZERWA 10m--|---JAZDA 2,5h---|--PRZERWA 20m--|---JAZDA 1h---|

Zadanie:

Czy przerwy spełniają wymóg 45 min po 4,5h jazdy?

3. Odpoczynek dzienny / dobowy

|-----JAZDA 9h-----|--ODP 7h--|-----JAZDA-----|

Zadanie:

Czy odpoczynek jest zgodny z przepisami?

Do wykorzystania wewnętrznej tylko przez firmę: truck24

4. Wpisy manualne – brak aktywności

|---ODP---| (brak danych 1h) |---JAZDA---|

Zadanie:

Co kierowca powinien wpisać manualnie?

Do wykorzystania wewnętrznej tylko przez firmę: truck24

5. Jazda w załodze – wykres dwóch kierowców

Kierowca A

|----JAZDA 4h----|--ODP 4h (w kabinie)--|---JAZDA 5h---|

Kierowca B

|--ODP 4h-----|----JAZDA 4h-----|--ODP 5h-----|

Zadanie:

Czy odpoczynki w załodze są prawidłowe?

6. Przerwa podzielona 15+30

|---JAZDA 2h---|--PRZERWA 15m--|---JAZDA 2,5h---|--PRZERWA 30m--|---JAZDA---|

Zadanie:

Czy przerwa została wykonana prawidłowo?

Do wykorzystania wewnętrznej tylko przez firmę: truck24

7. Odpoczynek tygodniowy skrócony

Piątek 18:00 ----- Sobota 18:00 (24h) ----- JAZDA

Zadanie:

Ile godzin rekompensaty kierowca musi oddać?

Do wykorzystania wewnętrznej tylko przez firmę: truck24

8. Jazda ciągła

|-----JAZDA 5h-----|--PRZERWA 45m--|

Zadanie:

Czy wystąpiło jakieś naruszenie?

Jeśli wystąpiło to jak można je udokumentować?

Do wykorzystania wewnętrznego tylko przez firmę: truck24

9. Praca mieszana – załadunek i jazda

|--INNE PRACE 1h--|---JAZDA 3h---|--ZAŁADUNEK 1h--|---JAZDA 2h---|--PRZERWA 45m--|

Zadanie:

Czy przerwa została wykonana we właściwym momencie?

10. Art. 12 – dojazd do bezpiecznego miejsca

|---JAZDA 9h---|--PRZERWA 45m--|---JAZDA 2h (przekroczenie 1h)--|

Zadanie:

Czy można zastosować art. 12? Jakie warunki muszą być spełnione?

19. Przerwa 45 min

|---JAZDA 1h---|--PRZERWA 45m--|---JAZDA 4,5h---|

Zadanie:

Czy przerwa jest prawidłowa?

AGENDA SZKOLENIA (część 3)



- ☐ Delegacje, diety, ryczałty
- ☐ Kontrola w firmie i na drodze
- ☐ Bilet Mobilności
- ☐ Kabotaże

Delegacje, diety, ryczałty

Podstawa prawna:

- Kodeks pracy – podróże służbowe
- Rozporządzenie o dietach krajowych i zagranicznych
- Ustawa o czasie pracy kierowców – ryczałty z noclegi

Dyspozytor zwraca uwagę na:

- prawidłowe naliczanie diet,
- zasady rozliczania noclegów,
- dokumentowanie podróży.



Zwolnienie z podatku dochodowego PIT

Zwolnienie ze składek ZUS

Diety krajowe

Obowiązująca stawka: 45,00 zł za dobę podróży służbowej (od 1 stycznia 2023 r.)

Naliczanie według czasu trwania podróży:

Odliczenia za zapewnione posiłki:

Jeśli pracodawca zapewnił wyżywienie:

- śniadanie – 25% diety,
- obiad – 50% diety,
- kolacja – 25% diety.

Maksymalna suma odliczeń nie może przekroczyć 100% diety.

Czas trwania podróży	Wysokość diety
Do 8 godzin	0 zł
Od 8 do 12 godzin	50% diety = 22,50 zł
Powyżej 12 godzin	100% diety = 45 zł
Każda pełna kolejna doba	45 zł
Ostatnia niedokończona doba:	wg powyższej skali

Ryczałty noclegowe w ramach diet krajowych

Warunki:

Ryczałt noclegowy przysługuje, jeśli pracownik nie miał zapewnionego bezpłatnego noclegu i nie przedstawił faktury za hotel.

Wysokość:

Ryczałt = 150% diety → 67,50 zł za każdą noc spędzoną w podróży służbowej.

Warunek: nocleg musi trwać minimum 6 godzin między 21:00 a 7:00.

Kiedy nie przysługuje ryczałt:

- jeśli nocleg trwał mniej niż 6 godzin (w wymaganym przedziale czasu),
- jeśli zapewniono nocleg (hotel, miejsce w kabinie sypialnej itp.),
- jeśli zwrócono koszty na podstawie rachunku lub faktury.

Diety zagraniczne

W transporcie międzynarodowym nie ma pojęcia delegacji, czy ryczałtów za noclegi.

Diety zgodnie z art. 26g ust. 1 Ustawy o Czasie Pracy Kierowców, są potrzebne do tzw. diet wirtualnych, które pomagają ustalić podstawę do ZUS i PIT pracownika w ramach jego wynagrodzenia.

Art. 26h. [Okresy niezaliczane do dni pobytu za granicą]

1. Do dni pobytu za granicą, o których mowa w art. 26g, oraz do dni pobytu za granicą, o których mowa w art. 21 ust. 1 pkt 23d ustawy z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych, nie zalicza się:

- dni urlopu wypoczynkowego;
- okresu przebywania na zwolnieniu lekarskim od pracy z powodu choroby;
- okresu korzystania z urlopu bezpłatnego.

2. Jeżeli okres pobytu kierowcy wykonującego międzynarodowe przewozy drogowe za granicą jest krótszy niż 12 godzin, kwoty, o których mowa w art. 26g niniejszej ustawy i art. 21 ust. 1 pkt 23d ustawy z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych, ulegają zmniejszeniu do:

- 1/3 w przypadku pobytu do 8 godzin;
- 1/2 w przypadku pobytu ponad 8 do 12 godzin.

Wynagrodzenie minimalne w 2026 r.

Miesięczne: 4 806 zł. brutto

Godzinowe: 31,40 zł. brutto

średnia krajowa w gospodarce = 9 420 brutto

AGENDA SZKOLENIA (część 3)



- ☐ Delegacje, diety, ryczałty
- ☒ Kontrola w firmie i na drodze
- ☐ Pakiet Mobilności
- ☐ Kabotaże

Kontrole ITD i PIP

Podstawa prawna:

- Ustawa o PIP
- Ustawa o transporcie drogowym,
- Rozporządzenie 561/2006,
- Rozporządzenie 165/2014.

Dyspozytor zwraca uwagę na:

- jakie dokumenty kierowca musi mieć przy sobie,
- jakie dokumenty musi mieć firma,
- jak wygląda kontrola drogowa i firmowa.



Czynności kontrolne PIP

Art. 27 (Ustawa o PIP)

Podmiot kontrolowany ma obowiązek zapewnić inspektorowi pracy warunki i środki niezbędne do sprawnego przeprowadzenia kontroli a w szczególności niezwłocznie przedstawić żądane dokumenty i materiały, zapewnić terminowe udzielanie informacji, udostępnić urządzenia techniczne oraz, w miarę możliwości, oddzielne pomieszczenie z odpowiednim wyposażeniem

W toku postępowania inspektor pracy ma prawo m.in. do:

- swobodnego wstępu na teren oraz do obiektów i pomieszczeń podmiotu kontrolowanego (oraz przeprowadzania ich oględzin)
- żądania wyjaśnień (pisemnych lub ustnych) od podmiotu kontrolowanego, pracowników (obecnych lub byłych) oraz osób związanych z podmiotem na podstawie innych umów
- żądania przedłożenia dokumentacji (np. akt osobowych, regulaminów, dokumentów związanych z budową lub przebudową, dokumentów dot. delegowania pracowników)
- sprawdzania tożsamości osób wykonujących pracę lub przebywających na terenie podmiotu kontrolowanego
- korzystania z pomocy biegłych i specjalistów oraz akredytowanych laboratoriów.

Czynności kontrolne ITD

art. 1 ust. 2 pkt 1 (Ustawa o transporcie drogowym)

Rozdział 9 Inspekcja Transportu Drogowego: po co?, uprawnienia, zadania...

Między innymi art. 50 (Zadania Inspekcji), gdzie jest mowa o kontroli: przestrzegania obowiązków lub warunków przewozu drogowego, przestrzeganiu prawa pracy, prawidłowej dokumentacji...

Art. 55 (Uprawnienia inspektora)

Inspektor wykonując zadania, o których mowa w art. 50, ma prawo do: wstępu do pojazdu; kontroli dokumentów; kontroli karty kierowcy i karty przedsiębiorstwa; kontroli zainstalowanych lub znajdujących się w pojeździe urządzeń pomiarowo-kontrolnych i tachografu, w tym zdjęcia lub zerwania plomby tachografu do celów kontroli; kontrolowania masy, nacisków osi i wymiarów pojazdu przy użyciu przyrządu pomiarowego; żądania od podmiotu wykonującego przewóz drogowy i jego pracowników pisemnych lub ustnych wyjaśnień, okazania dokumentów i innych nośników informacji oraz udostępnienia wszelkich danych mających związek z przedmiotem kontroli; wstępu na teren podmiotu wykonującego przewóz drogowy, w tym do pomieszczeń lub lokali, gdzie prowadzi on działalność lub przechowuje dokumenty i inne nośniki informacji wymagane przepisami, o których mowa w art. 4 pkt 22, w dniach i godzinach, w których jest lub powinna być wykonywana ta działalność; żądania okazywania i badania dokumentów dotyczących głównej działalności przewoźnika drogowego, w tym: umów przewozowych, innych umów będących podstawą do wykonania przewozu drogowego, dokumentów dotyczących pojazdów, którymi dysponuje...

1c Przepisy ust. 1 pkt. 5-7 i ust. 1a stosuje się odpowiednio do: 1) a) spedytora ...

Czynności kontrolne ITD.

Odpowiedzialność spedytora

W ustawie nie występuje słowo „spedytor”, ale jego odpowiednikiem jest pośrednik przy przewozie. Jeżeli firma spedycyjna wykonuje pośrednictwo, to podlega przepisom ustawy tak samo jak przewoźnik – choć zakres odpowiedzialności jest inny.

Art. 4 (Definicje legalne) pkt 3 lit b) działalność gospodarczą w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy

Art. 5b (Licencja w zakresie przewozu osób i pośrednictwa) ust. 2 Podjęcie i wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie: rzeczy, osób

Art. 5d (Obowiązek zlecania przez pośredników przewozów osób wyłącznie przedsiębiorcom posiadającym odpowiednie licencje) - *Przedsiębiorca wykonujący transport drogowy w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób jest obowiązany prowadzić takie pośrednictwo wyłącznie na rzecz przedsiębiorców posiadających odpowiednią licencję, o której mowa w art. 5b ust. 1.*

Odpowiedzialność za naruszenia obowiązków przewozowych

Art. 1 ust. 2 pkt 2 lit. a wskazuje, że odpowiedzialność za naruszenia obowiązków przewozu drogowego dotyczy: przewoźników, kierowców, osób zarządzających transportem, **innych osób wykonujących czynności związane z przewozem drogowym.**

To ostatnie obejmuje również spedytorów, jeśli ich działania wpływają na przebieg przewozu.

Przykłady naruszeń, za które spedytor może odpowiadać:

- zlecenie przewozu pojazdem bez wymaganych dokumentów,
- organizowanie przewozu z naruszeniem przepisów (np. ADR, czasu pracy),
- brak wymaganych danych w dokumentacji przewozowej.

IMI – lista zapytań od inspektorów

European Commission | Road Transport - Posting Declaration

Home > Requests 23

Requests

Search...

Authority country: Filter by authority country...

Status: ☒ requested ☒ provided ☒ closed

Deadline from: dd/mm/yyyy Deadline to: dd/mm/yyyy

Hide advanced filters Clear filters

Requested by Driver	TRAINING AUTHORITY ES 00 Ionut Deca	Deadline 2022-02-10 Creation date 2021-12-16	Requested View details
Declaration summary	65e73f95-675b-4ad5-b448-511698c6f47b	Requested period	Requested document(s)
Declaration	Spain	Start date 2021-10-18	Consignment
Country of posting		End date 2021-12-16	note
			Payslip
Requested by Driver	TRAINING AUTHORITY PT 00 Ionut Deca	Deadline 2022-02-10 Creation date 2021-12-16	Requested View details

1 5

Portal – strona tytułowa

European Commission | Road Transport - Posting Declaration

Draft declarations
that were not submitted 0

Expired declarations
that were not renewed 0

Requests for documents
due in next 14 days 0

Declarations
that will expire in max 7 days

New requests
for documents 0

Overdue requests
for documents: home authority may be involved 0

Drivers
No drivers
[Add driver](#)

Declarations
No declarations

Requests for documents
No requests for documents

Po utworzeniu i zapisaniu deklaracji należy ponownie do niej wejść i dopiero wtedy będzie możliwość wysłania deklaracji do systemu.

grupowe wysłanie ?

View declaration

DECLARATION DETAILS

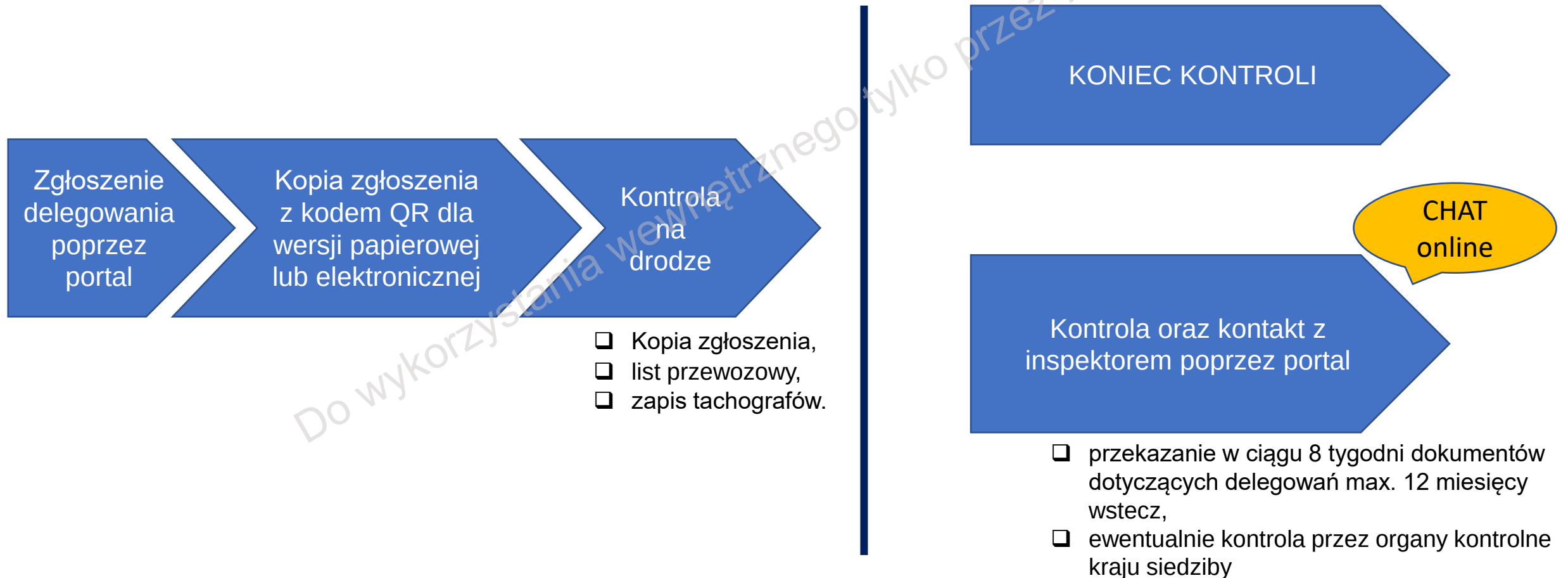
Number	01376e70-d1b8-4cbb-8ee7-f7c1c965015d
Last update	16/12/2021 12:01
Submission date	16/12/2021



POSTING INFORMATION

Country of posting	Portugal
Start date	16/12/2021
End date	28/02/2022
Type of operation(s)	International carriage Cabotage operations
Type of transport(s)	Carriage of goods
Number plate(s) of the motor vehicle(s)	1-TRA-234 1-TRE-123 1-76-TRY 1-TRE-999

Przebieg procesu kontroli na drodze



Delegowanie kierowców w świetle przepisów

Ustawa o Czasie Pracy Kierowców

Rozdział 3b - Zasady wynagradzania kierowców wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe

Art. 26 lit. f.

[Niedopuszczalność wykonywania zadań służbowych w międzynarodowych przewozach drogowych w formie podróży służbowej; zasady ustalania podstawy wymiaru składek na ubezpieczenia emerytalne i rentowe]

1. Kierowca wykonujący zadania służbowe w ramach międzynarodowych przewozów drogowych nie jest w podróży służbowej w rozumieniu art. 77⁵ § 1 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. - Kodeks pracy.
2. Do kierowcy, o którym mowa w ust. 1, stosuje się odpowiednio, w zakresie ustalania podstawy wymiaru składek na ubezpieczenia emerytalne i rentowe, przepisy wydane na podstawie art. 21 ustawy z dnia 13 października 1998 r. o systemie ubezpieczeń społecznych dotyczące pracowników zatrudnionych za granicą u polskich pracodawców.

OBOWIĄZKI ADMINISTRACYJNE

przewoźnika przed delegowaniem, w trakcie delegowania i po delegowaniu

W art. 1 ust. 11 i 12 dyrektywy (UE) 2020/1057 określono wymogi administracyjne, które przewoźnicy muszą spełnić, aby udowodnić przestrzeganie przepisów dotyczących delegowania kierowców.

Przed delegowaniem przewoźnik:

- składa zgłoszenie delegowania organom państwa członkowskiego, do którego kierowca jest delegowany,
- najpóźniej w momencie rozpoczęcia delegowania,
- przy użyciu wielojęzycznego formularza interfejsu publicznego połączonego z systemem wymiany informacji na rynku wewnętrznym (IMI).

OBOWIĄZKI ADMINISTRACYJNE

przewoźnika przed delegowaniem, w trakcie delegowania i po delegowaniu

Treść zgłoszenia delegowania:

1. tożsamość przewoźnika – co najmniej w postaci numeru licencji wspólnotowej, w przypadku gdy ten numer jest dostępny,
2. dane kontaktowe zarządzającego transportem lub innej osoby wyznaczonej w państwie członkowskim siedziby do kontaktów z właściwymi organami przyjmującego państwa członkowskiego, w którym świadczone są usługi, oraz do przesyłania i otrzymywania dokumentów lub zawiadomień,
3. tożsamość, adres zamieszkania oraz numer prawa jazdy kierowcy,
4. data rozpoczęcia obowiązywania umowy o pracę kierowcy oraz właściwe dla niej prawo,
5. przewidywane daty rozpoczęcia i zakończenia delegowania,
6. numery rejestracyjne pojazdów silnikowych,
7. świadczone usługi transportowe (np. przewóz towarów, przewóz osób, przewóz międzynarodowy czy przewóz kabotażowy).

OBOWIĄZKI ADMINISTRACYJNE

przewoźnika przed delegowaniem, w trakcie delegowania i po delegowaniu

W trakcie delegowania przewoźnik:

Zapewnia, aby kierowca dysponował następującymi dokumentami:

- zgłoszenie delegowania w postaci papierowej lub elektronicznej,
- dowody potwierdzające wykonywane przewozy odbywające się w przyjmującym państwie członkowskim, np. elektroniczny list przewozowy (e-CMR),
- zapisy tachografu (w szczególności symbole państw członkowskich, w których kierowca wykonywał przewozy).

OBOWIĄZKI ADMINISTRACYJNE

przewoźnika przed delegowaniem, w trakcie delegowania i po delegowaniu

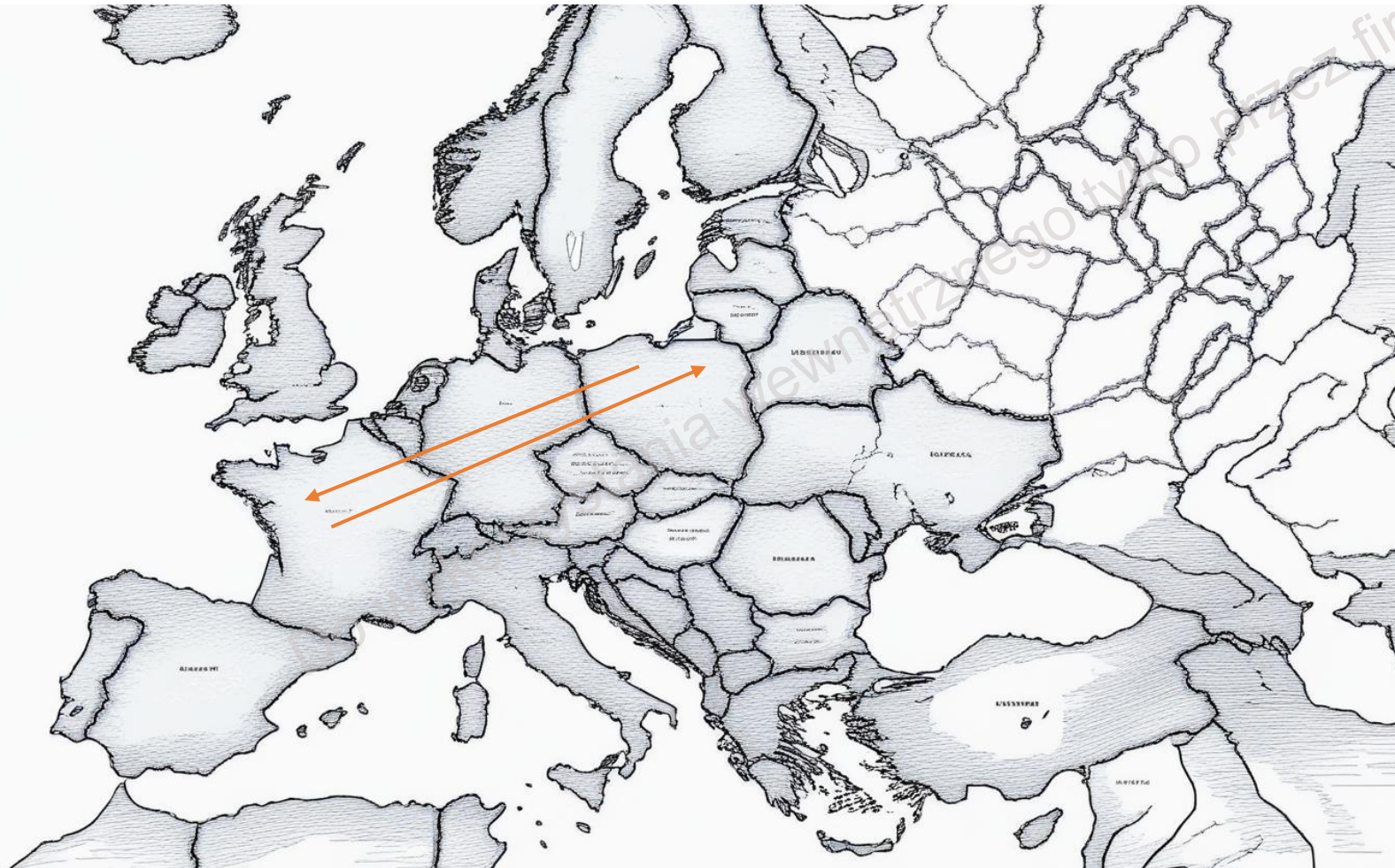
Po delegowaniu przewoźnik:

Nie później niż w ciągu ośmiu tygodni od otrzymania wniosku przyjmującego państwa członkowskiego, przesyła za pośrednictwem publicznego interfejsu połączonego z IMI żądane dokumenty, takie jak:

- zapisy tachografu,
- listy przewozowe,
- dokumentacja dotycząca wynagrodzenia kierowcy w odniesieniu do okresu delegowania,
- umowa o pracę,
- ewidencja czasu pracy kierowców,
- dowód zapłaty wynagrodzenia kierowcy.

Operacje bilateralne – dwustronne

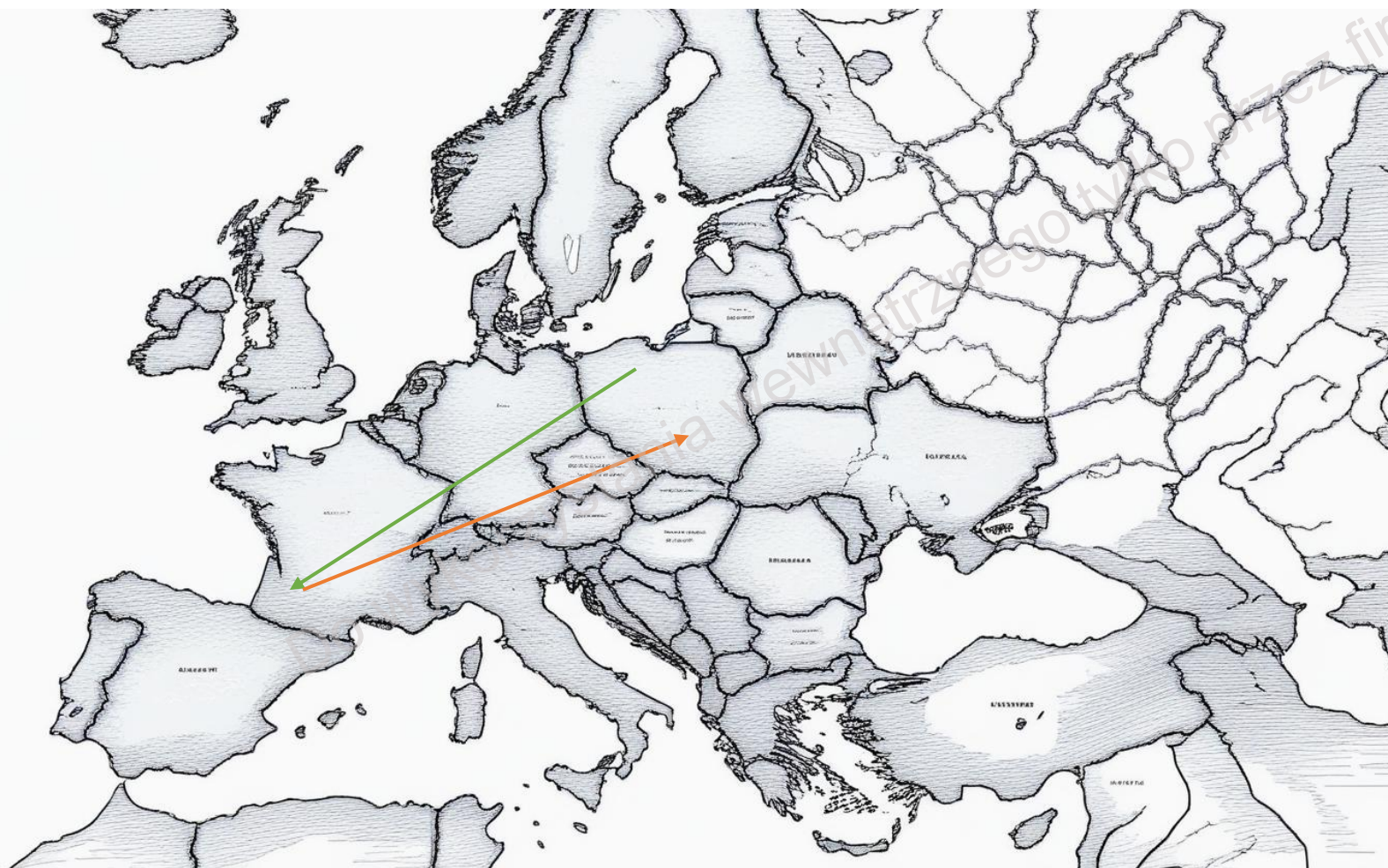
>> nie jest liczone dodatkowe wynagrodzenie kraju przyjmującego <<



Operacje te wykonywane są na podstawie umowy przewozowej z państwa członkowskiego, w którym przedsiębiorca ma siedzibę (państwo członkowskie siedziby), do innego państwa członkowskiego lub do państwa trzeciego albo z innego państwa członkowskiego lub państwa trzeciego do państwa członkowskiego siedziby.

Operacje tranzytowe

>> nie jest liczone dodatkowe wynagrodzenie kraju przyjmującego <<

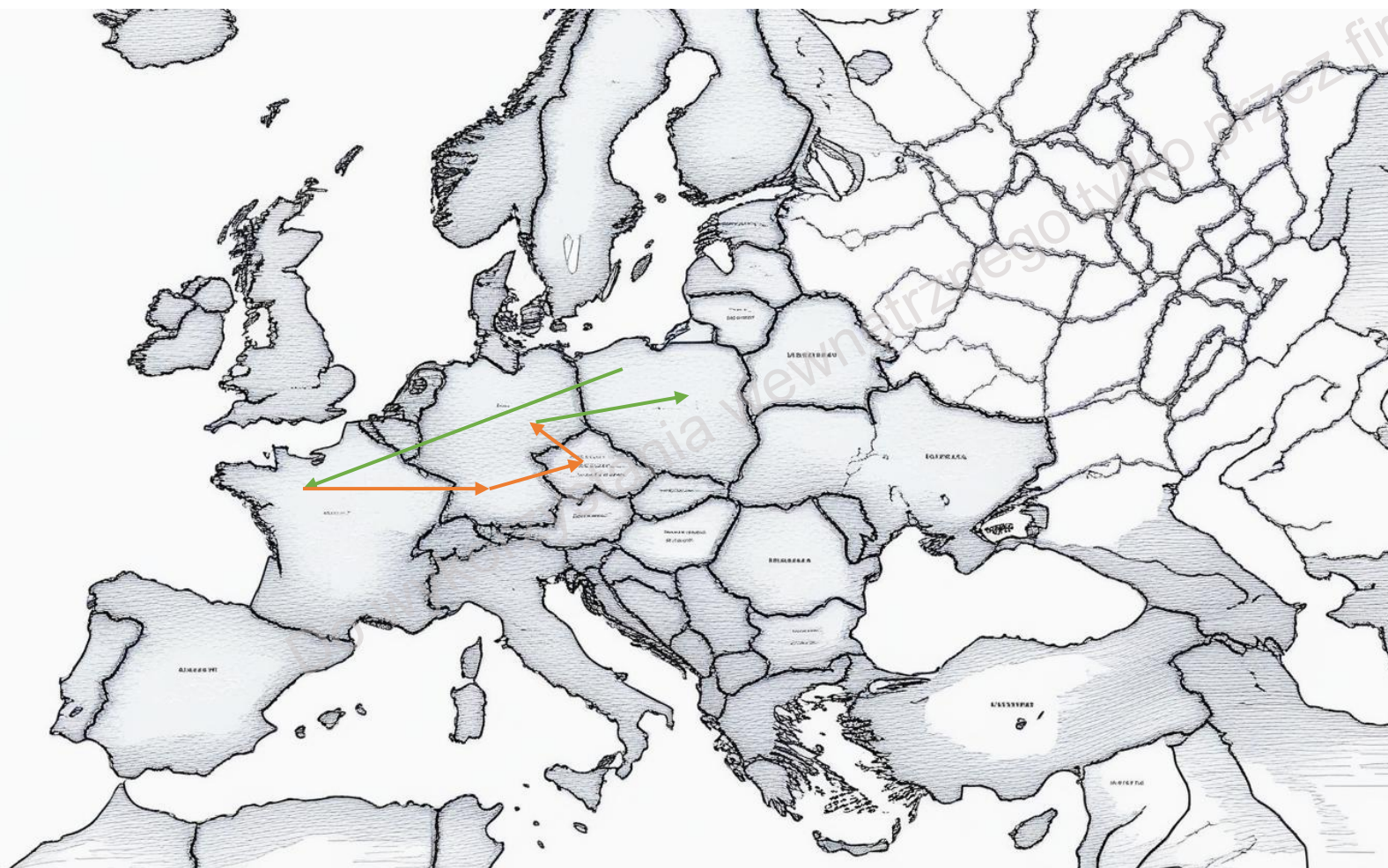


Operacja ta występuje kiedy przejeżdżamy przez dany kraj w którym nie mamy rozładunku czy załadunku.

Zwracam uwagę również, że w tym kraju tranzytowym oczywiście dopuszczalne jest zatrzymanie się na dobowy czy tygodniowy odpoczynek, sanitariaty, tankowanie itp.

Operacje cross-trade (przerzuty)

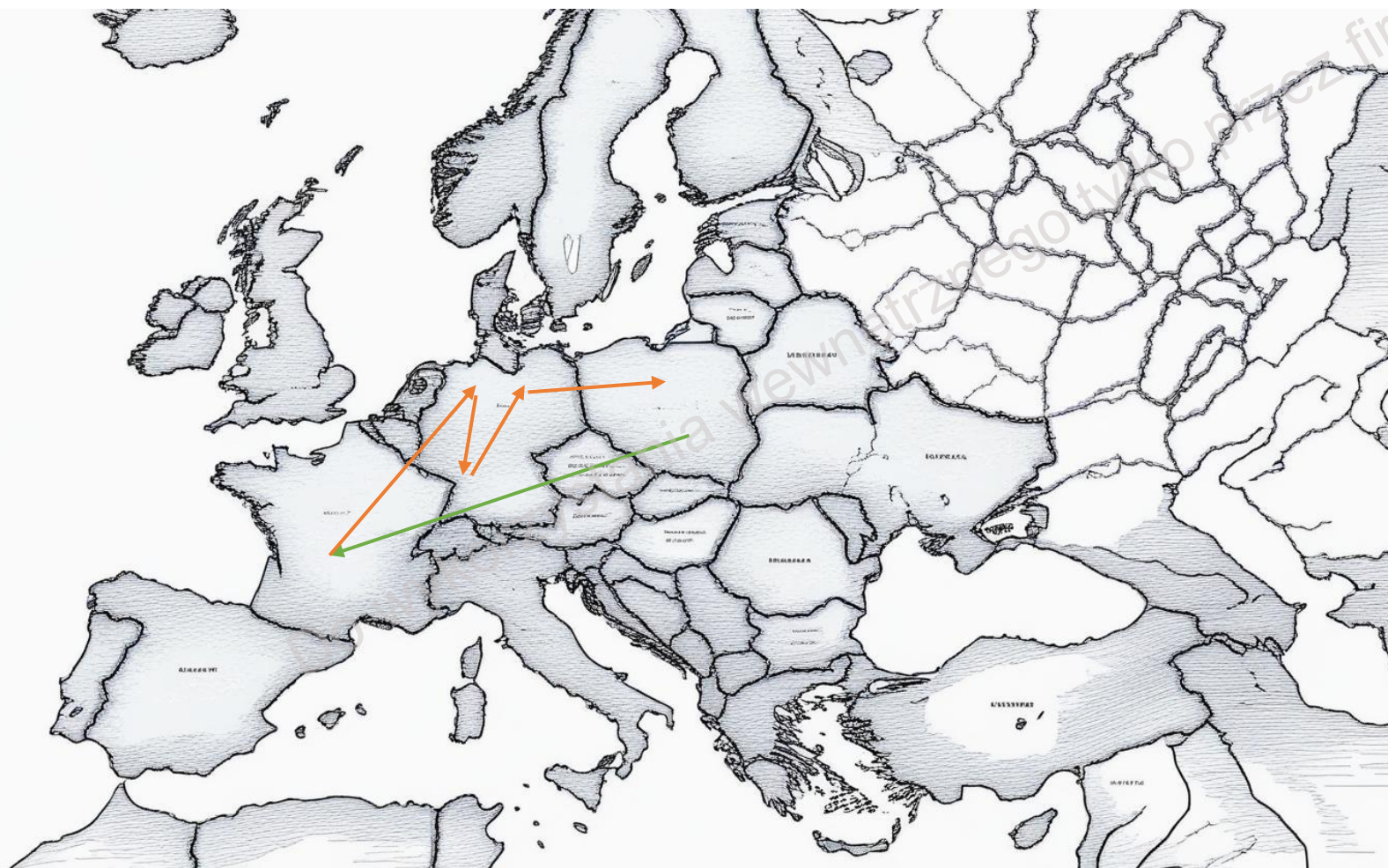
>> liczymy wyrównanie do wynagrodzenia kraju przyjmującego <<



Operacja potocznie nazywana „przerzutem” czyli sytuacja kiedy wieziemy towar z jednego Państwa do drugiego i żadne z nich nie jest Państwem siedziby pracodawcy.

Operacje kabotażowe

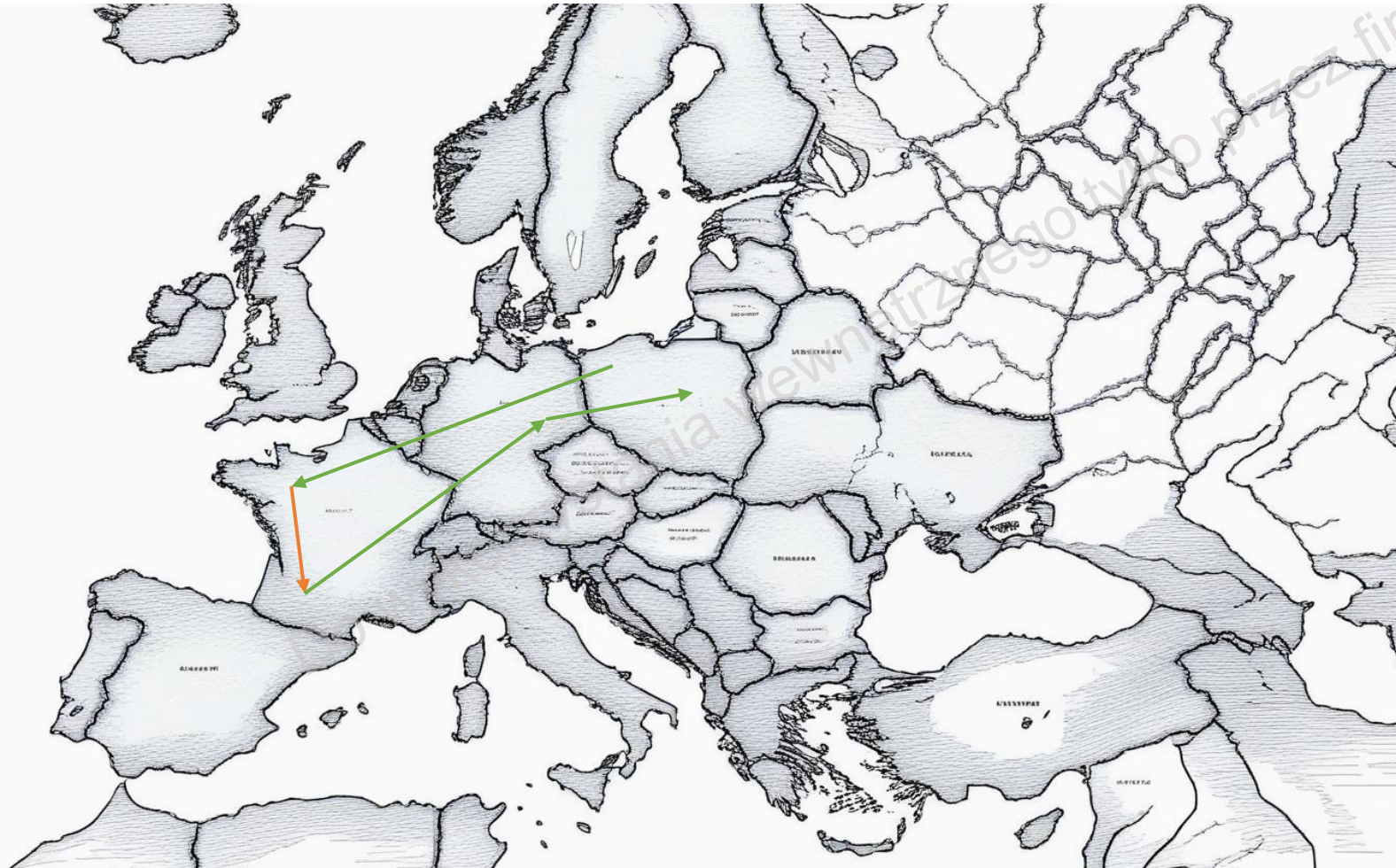
>> liczymy wyrównanie do wynagrodzenia kraju przyjmującego <<



Operacje takie rozumiane jako przewozy krajowe zarobkowe wykonywane czasowo na terytorium państwa członkowskiego przez przedsiębiorcę mającego siedzibę w innym państwie członkowskim.

Pusty przejazd

>> kwestia naliczenia lub nie wyrównania w zależności od tego w jakim celu został wykonany <<



Operacje takie rozumiane jako przewozy krajowe zarobkowe wykonywane czasowo na terytorium państwa członkowskiego przez przedsiębiorcę mającego siedzibę w innym państwie członkowskim.

AGENDA SZKOLENIA (część 3)



- ☐ Delegacje, diety, ryczałty
- ☐ Kontrola w firmie i na drodze
- ☒ Pakiet Mobilności
 - ☐ Kabotaże

Pakiet Mobilności:

- 01 Obowiązek wprowadzania symbolu państwa
- 02 Obowiązek wykonywania wpisów manualnych
 - przerwy, odpoczynki, urlopy, zwolnienia L4
- 03 Zmiany w porze nocnej
- 04 Obowiązkowe powroty kierowców do bazy lub miejsca zamieszkania co najmniej raz na cztery tygodnie
- 05 Zakaz odbioru regularnych odpoczynków tygodniowych w pojeździe
- 06 Możliwość przerwania odpoczynku tygodniowego w związku z transportem kolejną lub przeprawą promową



Możliwość przerwania odpoczynku tygodniowego w związku z transportem kolejną lub przeprawą promową

W 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 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:

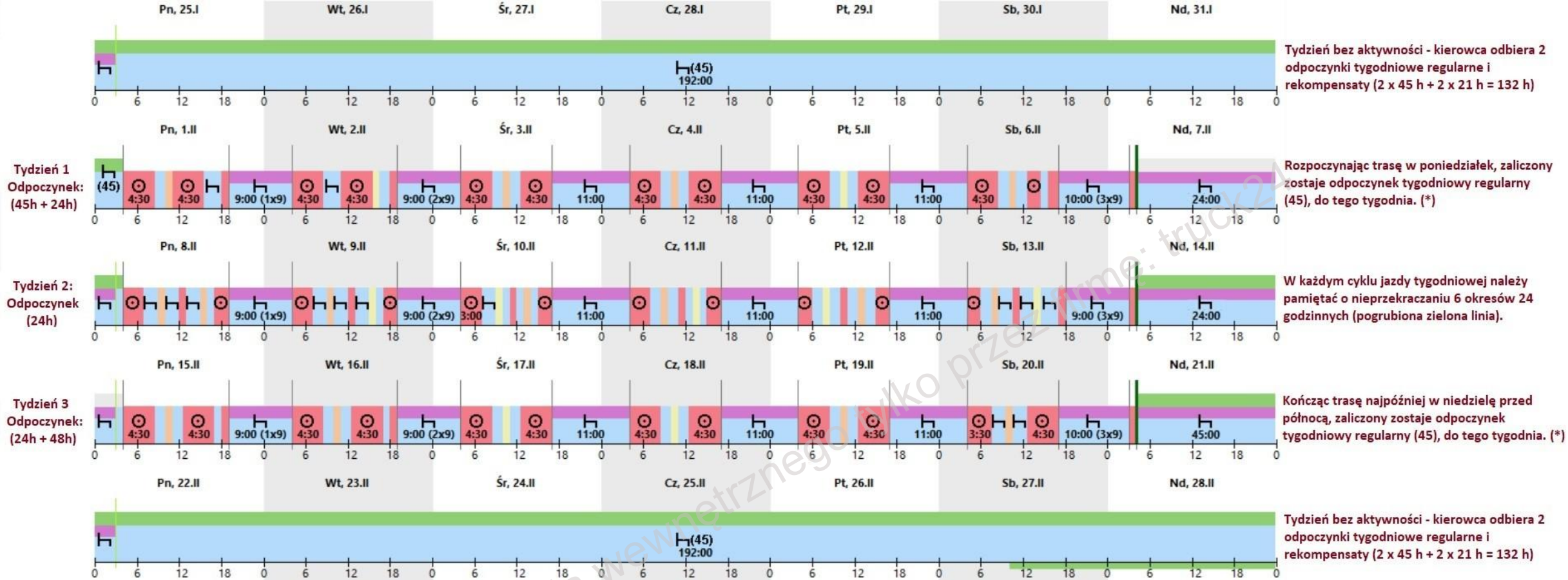
- podróż jest zaplanowana na przynajmniej 8 godzin; oraz
- kierowca ma do dyspozycji kabinę sypialną na promie lub w pociągu.



Możliwość wykonania kolejno dwóch skróconych odpoczynków tygodniowych.



- 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.
- 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.** W takim przypadku przedsiębiorstwo transportowe organizuje pracę tego kierowcy w taki sposób, by mógł on wrócić przed rozpoczęciem regularnego tygodniowego okresu odpoczynku trwającego ponad 45 godzin wykorzystywanego jako rekompensata.



Przepisy odnoszące się do odpoczynków tygodniowych wykorzystywane w systemie 3 na 1:

- Rozporządzenie (WE) 561/2006, art. 8, ust. 6:

"W ciągu każdych kolejnych dwóch tygodni kierowca wykorzystuje co najmniej:

a) dwa regularne tygodniowe okresy odpoczynku; lub

b) 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 okresów 24 godzinnych, licząc od końca poprzedniego tygodniowego okresu odpoczynku."

- Rozporządzenie (WE) 561/2006, art. 8, ust. 6b.:

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

- (*) Rozporządzenie (WE) 561/2006, art. 8, ust. 9:

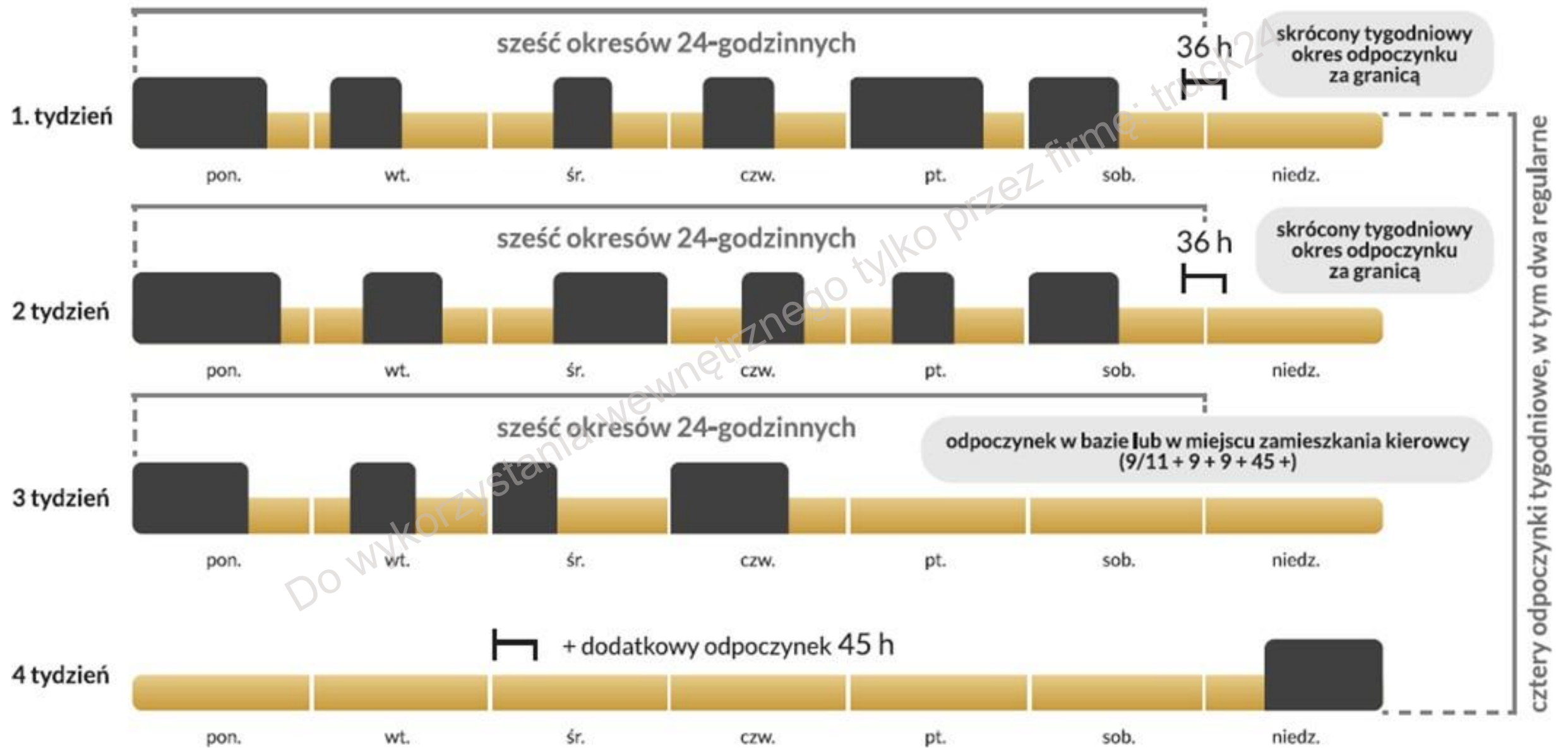
"Tygodniowy okres odpoczynku, który przypada na dwa tygodnie można zaliczyć do dowolnego z nich, ale nie obu."



okresy pracy kierowcy



odpoczynek kierowcy



Rozp. UE 561/2006 Art. 8 ust. 6.

W ciągu każdych kolejnych dwóch tygodni kierowca wykorzystuje co najmniej:

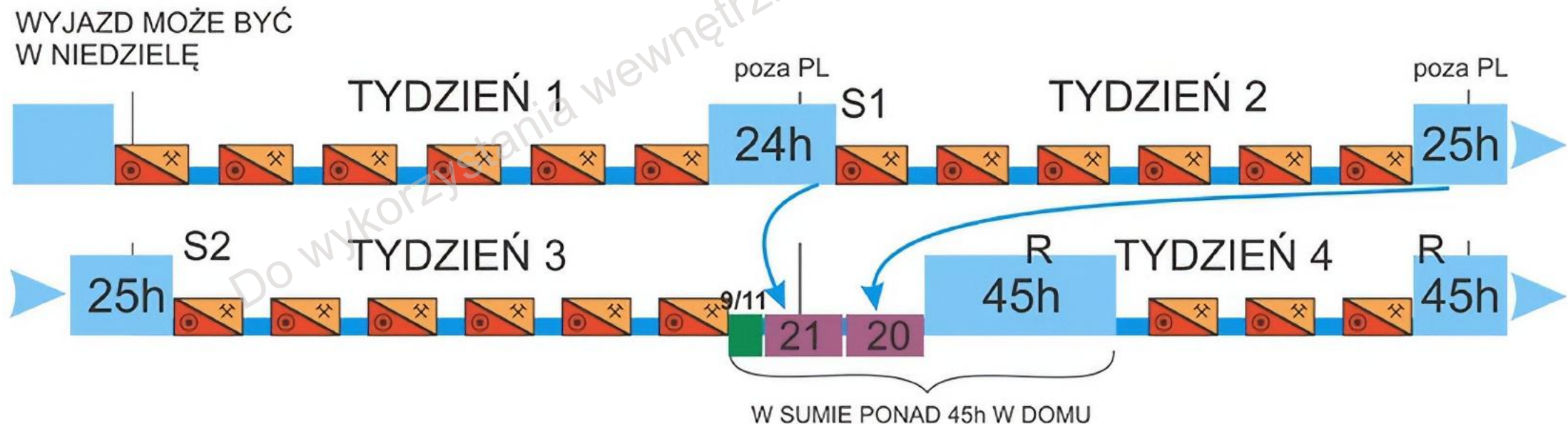
a) dwa regularne tygodniowe okresy odpoczynku; lub

b) 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 okresów 24 godzinnych, licząc od końca poprzedniego tygodniowego okresu odpoczynku.

W drodze odstępstwa od akapitu pierwszego 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 tygodniowymi okresami odpoczynku.

Do celów niniejszego ustępu 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.



Możliwość wydłużenia czasu prowadzenia pojazdu w wyjątkowych okolicznościach



Pod warunkiem, że nie zagraża to bezpieczeństwu ruchu drogowego, w wyjątkowych okolicznościach kierowca może odstąpić od przepisów o dziennym i tygodniowym czasie prowadzenia pojazdu oraz od przepisu o 24-godzinny okresie, w którym należy odebrać dzienny okres odpoczynku, **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.

Brak możliwości odstępstwa w przypadku załogi*

Możliwość wydłużenia czasu prowadzenia pojazdu w wyjątkowych okolicznościach



Należy pamiętać, że:

- Naruszać czas jazdy maksymalnie do 1 godziny można wtedy, gdy planowany jest odpoczynek tygodniowy skrócony. W takim wypadku nie można naruszyć przepisów powyżej tych 60 minut. Gdy jednak kierowca wraca do domu na dłuższy postój (np. na odpoczynek regularny i rekompensaty) wówczas można naruszyć przepisy nawet do 2 godzin.
- Przed tym dłuższym naruszeniem, obowiązkowo należy wykonać specjalną przerwę, minimum 30 minut, chyba, że z układu zdarzeń wynika, iż należy wykonać 45 minut po 4,5h jazdy ciągłej.
- **W przypadku podwójnej załogi wydłużanie jazdy jest również możliwe, ale tylko w zakresie dostępnych 21 godzin aktywności z 30 godzinnego okresu rozliczeniowego zespołu kierowców.**
- Prawdopodobnie niektóre parkingi będą nieoświetlone, na innych nie będzie wolnych miejsc. Jednak w ten właśnie sposób, czyli podejmując próby zaparkowania, pokazujemy, że aktywnie poszukujemy bezpiecznego miejsca postoju. Opisy dokumentujące te jazdy powinny zawierać informację o lokalizacji, gdzie próbujemy zaparkować, np.:

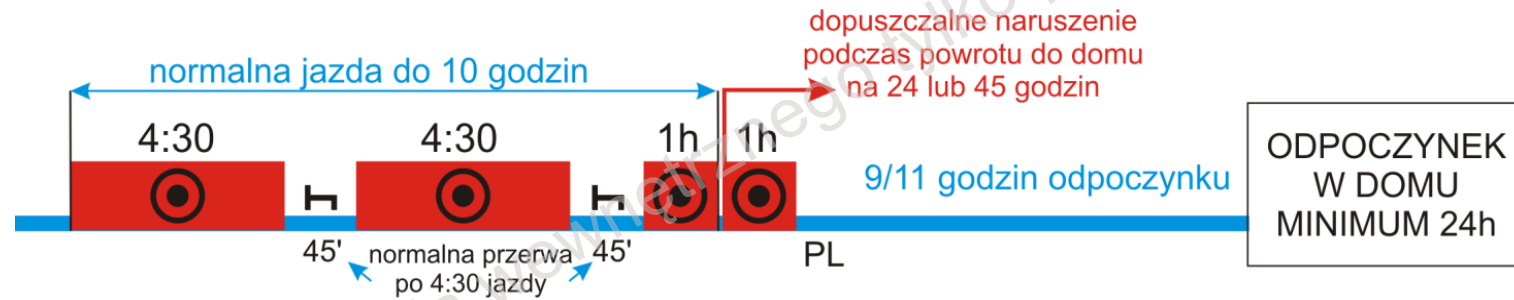
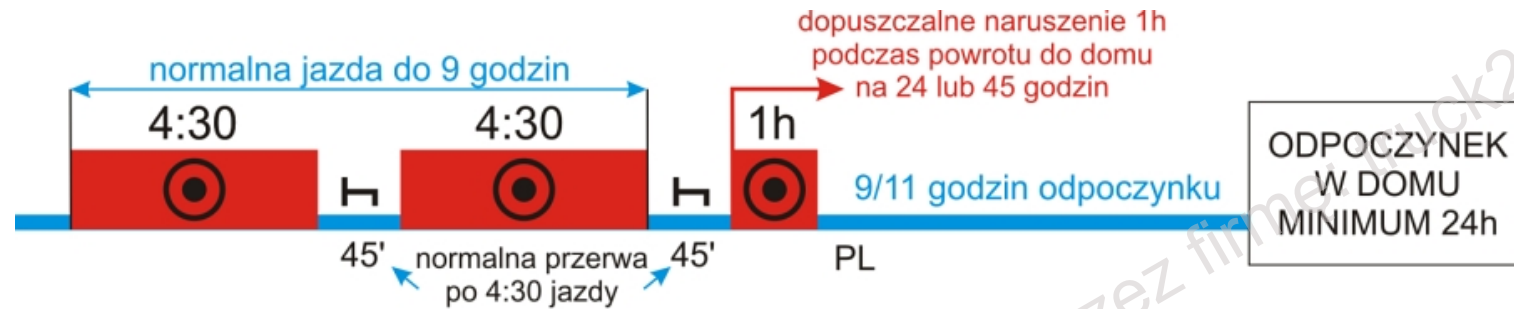
„Art 12/561: 137km autostrady A4”

I zawierać powód braku możliwości postoju w tym miejscu, np.

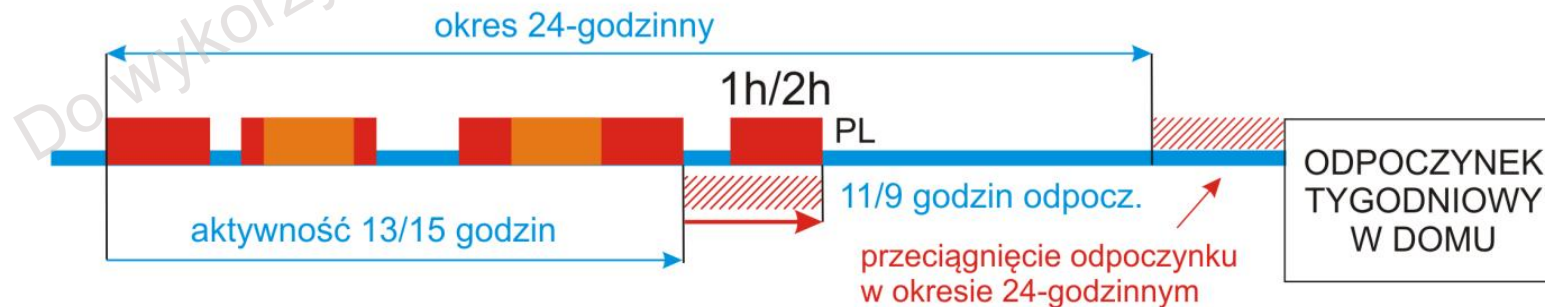
„Brak możliwości bezpiecznego postoju pojazdu – brak wolnych miejsc parkingowych. Wyjazd i poszukiwanie kolejnego parkingu na bezpieczny postój”.

Realne opisy problemów ze znalezieniem parkingu czy wydłużeniem czasu jazdy, poprzedzone próbami faktycznego znalezienia parkingu (np. postoje co 20-30 minut na kolejnych parkingach i wydruki z tego czasu) pokazują wiarygodność działań.

Dopuszczalne naruszenie przepisów z art. 12/561



Wydłużenie czasu jazdy może spowodować zbyt późne rozpoczęcie odpoczynku dziennego (9/11), ale to dopuszczalne dla pojedynczej załogi.



!Uwaga! Nie wolno wydłużać okresu 30-godzinnego dla załogi kilkuosobowej



AGENDA SZKOLENIA (część 3)



- ☐ Delegacje, diety, ryczałty
- ☐ Kontrola w firmie i na drodze
- ☐ Pakiet Mobilności
- ☒ Kabotaże

PRZEWÓZ KABOTAŻOWY - Rozdział III art. 8

Rozporządzenie 1072/2009

1. Każdy przewoźnik zarobkowego drogowego przewozu rzeczy posiadający licencję wspólnotową, którego kierowca, jeśli jest obywatelem państwa trzeciego, posiada świadectwo kierowcy, jest uprawniony na warunkach określonych w niniejszym rozdziale do wykonywania przewozów kabotażowych.
2. Po **dostarczeniu rzeczy w przychodzącym ruchu międzynarodowym** przewoźnicy drogowi, o których mowa w ust. 1, uprawnieni są do wykonywania tym samym pojazdem lub, w przypadku zespołu pojazdów, pojazdem silnikowym tego pojazdu, **do trzech przewozów kabotażowych będących następstwem transportu międzynarodowego** z innego państwa członkowskiego lub państwa trzeciego do przyjmującego państwa członkowskiego. **Ostatni rozładunek rzeczy w trakcie przewozu kabotażowego przed opuszczeniem przyjmującego państwa członkowskiego ma miejsce w ciągu siedmiu dni od ostatniego rozładunku** w przyjmującym państwie członkowskim w ramach dostawy rzeczy w przychodzącym ruchu międzynarodowym. W terminie, o którym mowa w akapicie pierwszym, przewoźnicy mogą wykonywać niektóre lub wszystkie przewozy kabotażowe dozwolone zgodnie z tym akapitem w którymkolwiek państwie członkowskim, pod warunkiem że są one **ograniczone do jednego przewozu kabotażowego na państwo członkowskie w ciągu trzech dni od wjazdu bez ładunku na terytorium tego państwa członkowskiego.**

art. 8 ust. 2 akapit pierwszy

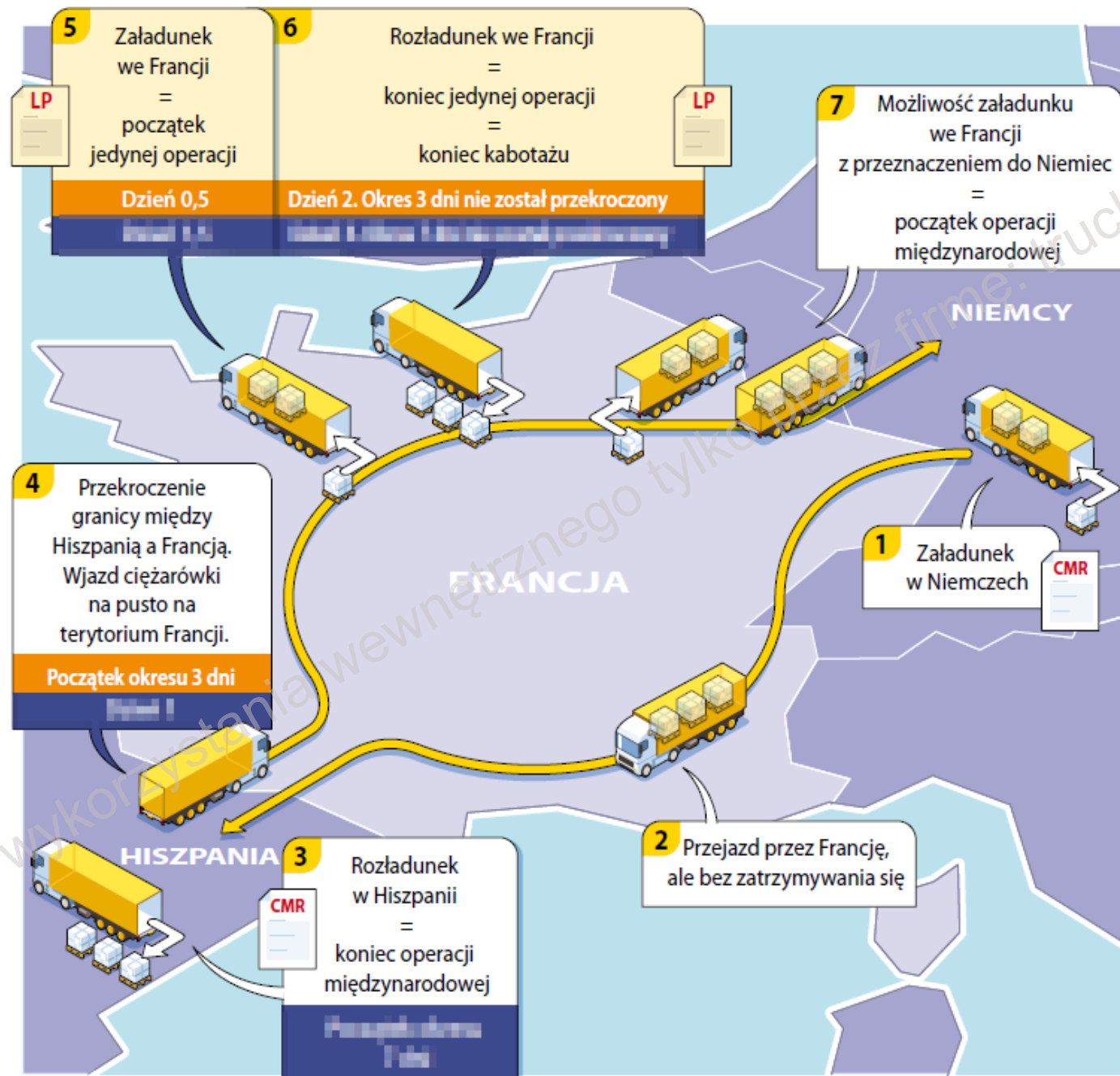
2. Po dostarczeniu rzeczy w przychodzącym ruchu międzynarodowym przewoźnicy drogowi, o których mowa w ust. 1, uprawnieni są do wykonywania tym samym pojazdem lub, w przypadku zespołu pojazdów, pojazdem silnikowym tego pojazdu, do trzech przewozów kabotażowych będących następstwem transportu międzynarodowego **z innego państwa członkowskiego lub państwa trzeciego** do przyjmującego państwa członkowskiego. Ostatni rozładunek rzeczy w trakcie przewozu kabotażowego przed opuszczeniem przyjmującego państwa członkowskiego ma miejsce w ciągu siedmiu dni od ostatniego rozładunku w przyjmującym państwie członkowskim w ramach dostawy rzeczy w przychodzącym ruchu międzynarodowym.

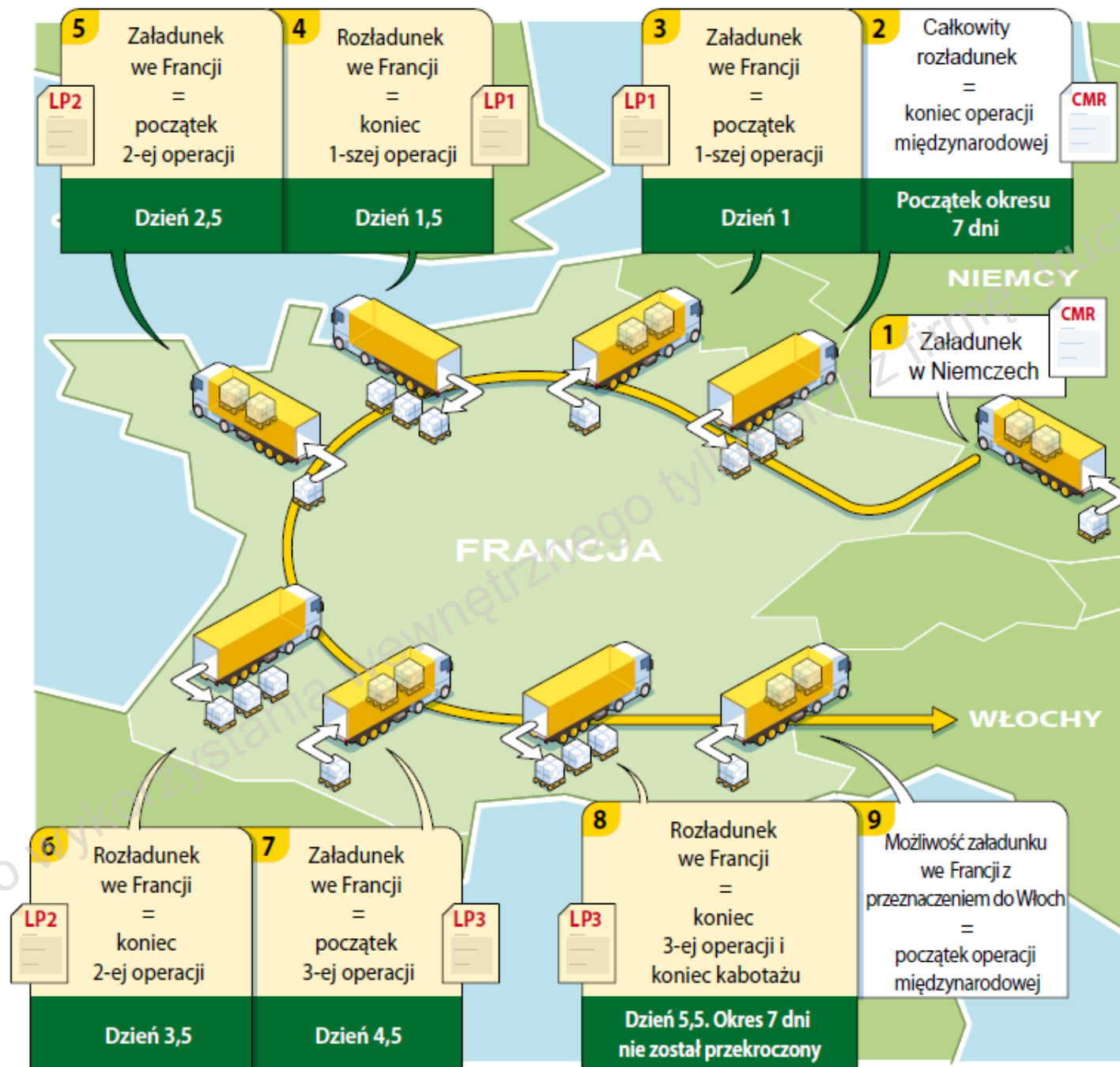
art. 8 ust. 2 akapit pierwszy

2. Po **dostarczeniu rzeczy w przychodzącym ruchu międzynarodowym** przewoźnicy drogowi ...

Wszystkie towary przewożone w trakcie transportu przychodzącego poprzedzającego przewozy kabotażowe muszą zostać dostarczone w celu rozpoczęcia wykonywania tych przewozów kabotażowych. W przypadku gdy przewóz przychodzący składa się z kilku przesyłek, kabotaż może rozpocząć się dopiero po dostarczeniu wszystkich przesyłek. W związku z tym uprzednie międzynarodowe przewozy załadunkowe muszą zostać w pełni rozładowane, aby umożliwić przewozy kabotażowe w przyjmującym państwie członkowskim.

Kabotaż może rozpocząć się natychmiast po ostatnim rozładunku towarów przewożonych w transporcie międzynarodowym, czyli również w dniu rozładunku.





Rozdział III art. 8

Rozporządzenie 1072/2009

3. Krajowe przewozy drogowe rzeczy wykonywane w przyjmującym państwie członkowskim przez przewoźnika niemającego siedziby w tym państwie uznaje się za zgodne z niniejszym rozporządzeniem jedynie wtedy, gdy przewoźnik może przedstawić wyraźny dowód potwierdzający wykonanie poprzedniego przewozu międzynarodowego oraz każdego kolejnego przewozu kabotażowego. W przypadku gdy pojazd znajdował się na terytorium przyjmującego państwa członkowskiego w okresie czterech dni poprzedzających przewóz międzynarodowy, przewoźnik przedstawia również wyraźne dowody potwierdzające wszystkie przewozy wykonane w tym okresie.

Dowód, o którym mowa w akapicie pierwszym, obejmuje następujące dane dla każdego przewozu:

- a) nazwę, adres i podpis nadawcy;
- b) nazwę, adres i podpis przewoźnika;
- c) nazwę i adres odbiorcy, jak również po dokonaniu dostawy - jego podpis oraz datę dostawy rzeczy;
- d) miejsce i datę odbioru rzeczy oraz miejsce ich przeznaczenia;
- e) nazwę będącą w powszechnym użyciu określającą charakter rzeczy oraz metodę pakowania, a także, w przypadku rzeczy niebezpiecznych, ich ogólnie przyjętą nazwę oraz liczbę opakowań i ich specjalne oznaczenia oraz numery;
- f) masę brutto rzeczy lub ich ilość określoną w inny sposób;
- g) numery rejestracyjne pojazdu silnikowego i przyczepy.

2a. Przewoźnicy nie mogą wykonywać przewozów kabotażowych tym samym pojazdem lub, w przypadku zespołu pojazdów, pojazdem silnikowym tego samego pojazdu w tym samym państwie członkowskim przez cztery dni od zakończenia przewozu kabotażowego w tym państwie członkowskim.

Rozdział III art. 8

Rozporządzenie 1072/2009

4. W celu wykazania, że warunki określone w niniejszym artykule zostały spełnione, nie wymaga się żadnych dodatkowych dokumentów.

4a. Dowód, o którym mowa w ust. 3, przedstawia się lub przesyła na żądanie upoważnionemu funkcjonariuszowi służb kontrolnych przyjmującego państwa członkowskiego i w czasie trwania kontroli drogowej. Może on być przedstawiany lub przesyłany w formie elektronicznej, w umożliwiającym zmiany ustrukturyzowanym formacie, który można bezpośrednio wykorzystywać do przechowywania i przetwarzania elektronicznego, jak np. elektroniczny list przewozowy (e-CMR) na podstawie Protokołu dodatkowego do Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) dotyczącego elektronicznego listu przewozowego, sporządzonego w Genewie dnia 20 lutego 2008 r.

Podczas kontroli drogowej kierowca może nawiązać kontakt z główną siedzibą przedsiębiorstwa, zarządzającym transportem lub inną osobą lub podmiotem w celu przedstawienia wszelkich dowodów, o których mowa w ust. 3, przed zakończeniem kontroli drogowej.

NARUSZENIE PRZEPISÓW O WYKONYWANIU MIĘDZYNARODOWYCH PRZEWOZÓW DROGOWYCH I PRZEWOZÓW KABOTAŻOWYCH ⁷⁾		
	3.1. Wykonywanie międzynarodowego przewozu drogowego bez posiadania w pojeździe wymaganego zezwolenia	12 000 zł
	3.2. Wykonywanie międzynarodowego przewozu drogowego niezgodnie z przepisami umowy międzynarodowej ⁸⁾ lub warunkami określonymi w zezwoleniu	12 000 zł
	3.2a. Wykonywanie przewozu drogowego rzeczy bez zgłoszenia do rejestru zgłoszeń, w przypadku o którym mowa w art. 28b ustawy o transporcie drogowym ¹⁾ albo zgłoszenie danych i informacji niekompletnych lub niezgodnych ze stanem faktycznym	12 000 zł
	3.2b. Wykonywanie przewozu drogowego rzeczy, w przypadku o którym mowa w art. 28b ustawy o transporcie drogowym ¹⁾ z naruszeniem obowiązku, o którym mowa w art. 10a ust. 1 ustawy o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi.	10 000 zł
	3.3. Wykonywanie międzynarodowego przewozu drogowego rzeczy przez kierowcę nieposiadającego ważnego świadectwa kierowcy	5 000 zł
	3.4. Wykonywanie międzynarodowego przewozu drogowego:	
	1) bez posiadania w pojeździe certyfikatu potwierdzającego spełnienie przez pojazd odpowiednich wymogów bezpieczeństwa lub warunków dopuszczenia do ruchu wymaganego odpowiednio do posiadanego zezwolenia	12 000 zł
	2) pojazdem niespełniającym warunków określonych w certyfikacie potwierdzającym spełnienie przez pojazd odpowiednich wymogów bezpieczeństwa lub warunków dopuszczenia do ruchu	12 000 zł
	3.5. Wykonywanie przewozu kabotażowego rzeczy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej bez wymaganego zezwolenia	12 000 zł
	3.6. Wykonywanie przewozu kabotażowego rzeczy niezgodnie z warunkami określonymi dla tego przewozu	12 000 zł
	3.7. Wykonywanie międzynarodowego przewozu towarów szybko psujących się pojazdem niespełniającym warunków określonych w umowie o międzynarodowych przewozach szybko psujących się artykułów żywnościowych i o specjalnych środkach transportu przeznaczonych do tych przewozów (ATP) ⁹⁾	3 000 zł

Zakończenie kontroli – wysokość kar

Art. 92a ust. 1. - kara pieniężna za naruszenia stwierdzone podczas kontroli drogowej

- Od 50 do 12 000 złotych

Art. 92a ust. 5. - suma kar pieniężnych podczas kontroli w przedsiębiorstwie nie może przekroczyć:

15 000 zł – dla podmiotu zatrudniającego kierowców w liczbie średnio do **10** w okresie 6 miesięcy przed dniem rozpoczęcia kontroli;

20 000 zł – dla podmiotu zatrudniającego kierowców w liczbie średnio od **11 do 50**(...)

25 000 zł – dla podmiotu zatrudniającego kierowców w liczbie średnio od **51 do 250**(...)

30 000 zł – dla podmiotu zatrudniającego kierowców w liczbie **większej niż 250**(...).

Art. 95c. Ust. 1. Kary pieniężnej, o której mowa w art. 95b, nie nakłada się, jeżeli od dnia popełnienia czynu upłynęło 2 lata.

DECYZJA O NAŁOŻENIU KARY PIENIĘŻNEJ

Nazwa organu wydającego decyzję: **ŚLĄSKI WOJEWÓDZKI INSPEKTOR TRANSPORTU DROGOWEGO W KATOWICACH**
UL. ŻELAZNA 38
40-099 KATOWICE

Data wydania decyzji: _____

Nr decyzji: WTTD.DU. _____

Siedziba (adres zamieszkania) przedsiębiorcy / podmiotu wykonującego przewóz drogowy: _____

Firma przedsiębiorcy / nazwa podmiotu wykonującego przewóz drogowy: **Z** _____

REGON: _____ NIP: _____ Kraj: Polska

Decyzja

Na podstawie art. 92a ust. 1 i 3 oraz art. 93 ust. 1 ustawy z dnia 6 września 2006 r. o transporcie drogowym (t.j. jednolity tekst z dnia 2.12.2015 r., poz. 1414) oraz zgodnie z umieszczeniem protokołu kontroli nr WTTD.DU.P. _____ z dnia _____ i wynikiem postępowania administracyjnego w sprawie nakłada się **kary pieniężną** w kwocie: **1 200 zł** (słownie: jeden tysiąc i dwadzieścia złotych).

Uzasadnienie:

W dniu od _____ przeprowadzono kontrolę w siedzibie przedsiębiorcy wykonującego działalność gospodarczą pod firmą _____.

Wskazane powyżej kary, zostały nałożone na podstawie art. 92a ust. 1 pkt 1) i 3) oraz art. 93 ust. 1 pkt 1) ustawy z dnia 6 września 2006 r. o transporcie drogowym (t.j. jednolity tekst z dnia 2.12.2015 r., poz. 1414) oraz zgodnie z umieszczeniem protokołu kontroli nr WTTD.DU.P. _____ z dnia _____ i wynikiem postępowania administracyjnego w sprawie nakłada się kary pieniężnej.

1. zgodności wykonywania działalności gospodarczej w zakresie przewozu drogowego z przepisami wykonawczymi określonymi w przepisach ustawy z dnia 6 września 2006 r. o transporcie drogowym oraz przepisach wykonawczych do ww. ustawy

2. zgodności wykonywania działalności gospodarczej w zakresie regulacji czasu pracy kierowców określonych w przepisach:

- rozporządzenia (WE) 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) 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz. Urz. UE L 102 z 11.04.2006 r.)
- Umowy Europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe AETR sporządzonej w Genewie 1 lipca 1953 r. (Dz. U. z 1999 r. Nr 94 poz. 9386 i 9387)
- rozporządzenia Rady (EWG) 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym (Dz. Urz. WE L 370 z 31.12.1985 r. str. 28)
- ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (t.j. jednolity tekst z dnia 23.10.2012 r., poz. 1155 ze zm.)

3. w przypadku wykonywania przewozów żywych zwierząt odpowiednio zgodności wykonywania działalności gospodarczej w zakresie w/w regulacji określonych w przepisach rozporządzenia rady (WE) nr 1206/2006 z dnia 21 grudnia 2004 r. w sprawie ochrony zwierząt podczas transportu i związanych z tym działań oraz zmieniającego dyrektywę 609/1979 EWG i 90/119 WE oraz rozporządzenie (WE) nr 1255/97 z dnia 22 grudnia 2004 r. (Dz. Urz. UE L 2005 Nr 3, str. 1)

Na podstawie analizy okazanych do kontroli dokumentów oraz w oparciu o zgromadzone w toku kontroli materiały dowodowe stwierdzono naruszenia, o których mowa w dalszej części niniejszego rozstrzygnięcia.

Dziękuję za uwagę

JAROSŁAW BOKIEWICZ
jbokiewicz@tsdexpert.pl



TSD Expert
KANCELARIA TRANSPORTOWA