

**Analiza czasu pracy
kierowców
na podstawie wydruków
z tachografu cyfrowego**



asp. szt. Łukasz Rybiński
asp. Dariusz Chojnacki
Zakład Prewencji i Ruchu Drogowego

Analiza czasu pracy kierowców na podstawie wydruków z tachografu cyfrowego



Katowice 2018

Nadzór merytoryczny:
mł. insp. Dariusz Walczak

Redakcja, korekta, skład:
Paweł Mięsiak

© Szkoła Policji w Katowicach, Katowice 2018. Pewne prawa zastrzeżone.

Niniejsza publikacja w całości stanowi materiał dydaktyczny Szkoły Policji w Katowicach.
Publikacja dostępna jest na licencji:
Creative Commons – Uznanie autorstwa – Użycie niekomercyjne – Bez utworów zależnych
3.0 Polska (CC-BY-NC-ND) 3.0. Polska.

Postanowienia licencji są dostępne pod adresem:
<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/pl/legalcode>

Spis treści

Wstęp	4
1. Przepisy dotyczące czasu pracy kierowców	5
1.1. Czas jazdy i okresy rozliczeniowe	6
1.2. Przerwy i odpoczynki.....	7
2. Przepisy dotyczące tachografów cyfrowych	13
3. Obsługa tachografów cyfrowych	14
3.1. Pobieranie danych z tachografu	15
3.2. Przeglądanie danych na wyświetlaczu	15
3.3. Wykonywanie wydruków	16
4. Piktogramy	17
5. Wydruki	20
5.1. Wykonywanie wybranych wydruków z tachografu	20
5.2. Opis wybranych wydruków z tachografu	27
6. Analiza czasu pracy na podstawie wydruków	31
Literatura	44

Transport drogowy jest najszybciej rozwijającą się gałęzią przewozu towarów. W tej dziedzinie Polska jest jednym z największych unijnych potentatów, a flota posiadanych pojazdów jest największa w całej Europie. Wiąże się to z coraz większą liczbą pojazdów ciężarowych poruszających się po polskich drogach. Rozwój transportu związany jest z rosnącą konkurencją na rynku. Taki stan rzeczy niejednokrotnie prowadzi do pojawiania się patologii w zakresie przepisów dotyczących przestrzegania czasu pracy kierowców. Chęć szybkiego zysku powoduje, iż zarówno kierowcy, jak i przedsiębiorcy nie stosują się do norm, co w konsekwencji może prowadzić do poważnego zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Dlatego właśnie tak ważne jest, aby służby, do których zadań należy kontrola przestrzegania przepisów dotyczących transportu drogowego, były w tej dziedzinie odpowiednio przeszkolone i podchodziły do tego z jak największym profesjonalizmem.

Rozwój technologiczny spowodował, iż stare tachografy analogowe zostały zastąpione nowymi tachografami cyfrowymi, które są stale udoskonalane. Każdy pojazd ciężarowy powyżej 3,5 t i autobus, który został wyprodukowany po 1 maja 2006 r. musi być obowiązkowo wyposażony w tachograf cyfrowy. Wprowadzenie nowych urządzeń miało przede wszystkim na celu utrudnienie łamania przepisów o czasie pracy kierowców, a jednocześnie ułatwienie kontroli jego przestrzegania przez odpowiednie organy. Stało się to prostsze i szybsze przede wszystkim przez stworzenie specjalnych programów przeznaczonych do analizy.

Należy podkreślić, iż posiadanie specjalistycznego programu do analizy czasu pracy znacząco ułatwia i skraca jego kontrolę. Jednak takowe programy znajdują się w ograniczonej liczbie na wyposażeniu Policji. W takim przypadku konieczna jest analiza czasu pracy na podstawie wydruków z tachografu. Opracowanie to przeznaczone jest przede wszystkim dla policjantów ruchu drogowego dokonujących kontroli transportu drogowego. Stanowi ono poradnik, który ma za zadanie ułatwić wykonywanie analizy czasu pracy kierowców w przypadku braku specjalistycznego programu.

Rozdział 1.

Przepisy dotyczące czasu pracy kierowców

Podstawowymi aktami prawnymi regulującym czas pracy kierowców są rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady oraz umowa europejska dotycząca pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR) sporządzona w Genewie dnia 1 lipca 1970 r. Akty te zawierają wszystkie wytyczne dotyczące czasu jazdy, obowiązkowych przerw i odpoczynków. Ponadto ogólne normy dotyczące czasu pracy kierowców zostały uregulowane w ustawie o czasie pracy kierowców.

Zakres obowiązywania rozporządzenia 561/2006 obejmuje każdą podróż odbywającą się w całości lub części po drogach publicznych przez pojazd, z ładunkiem lub bez, używanym do przewozu osób lub rzeczy, z zastrzeżeniem, iż wykonywana jest ona:

- a. przy przewozie rzeczy, pojazdem którego dopuszczalna masa całkowita wraz z przyczepą przekracza 3,5 t;
- b. przy przewozie osób, pojazdami przeznaczonymi do przewozu więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą.

Zakres terytorialny obejmuje przewóz drogowy wykonywany wyłącznie na terytorium Wspólnoty albo pomiędzy Wspólnotą, Szwajcarią i państwami będącymi stronami umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym. Ponadto rozporządzenie zawiera liczne wyłączenia, które zostały zawarte w art. 3 i 13.

Jeżeli chodzi o zastosowanie umowy AETR, to obowiązuje ona na całej trasie, gdy jest to przewóz pomiędzy Wspólnotą a państwem innym niż Szwajcaria lub państwami będącymi stronami umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym albo przewóz poprzez takie państwo pojazdem zarejestrowanym w dowolnym Państwie Członkowskim lub w państwie będącym stroną AETR. Natomiast w przypadku przewozu drogowego wykonywanego pojazdami zarejestrowanymi w państwie trzecim niebędącym stroną AETR należy stosować umowę tylko do części trasy odbywanej

na terytorium Wspólnoty lub państw będących stronami AETR. Natomiast jeżeli chodzi o regulacje dotyczące okresów jazdy, obowiązkowych przerw i odpoczynków to przepisy umowy są odwzorowaniem przepisów zawartych w rozporządzeniu 561/2006.

1.1. Czas jazdy i okresy rozliczeniowe

Rozporządzenie 561/2006 określa ściśle maksymalne czasy jazdy oraz okresy rozliczeniowe jakie obowiązują kierujących wykonujących przewozy drogowe. Aby dokładnie omówić obowiązujące normy należy przypomnieć niektóre pojęcia znajdujące się w rozporządzeniu:

- a. tydzień – oznacza okres od godz. 00.00 w poniedziałek do godz. 24.00 w niedzielę;
- b. czas prowadzenia pojazdu – oznacza czas trwania czynności prowadzenia pojazdu zarejestrowany automatycznie lub półautomatycznie przez urządzenia rejestrujące lub ręcznie;
- c. dzienny czas prowadzenia pojazdu – oznacza łączny czas prowadzenia pojazdu od zakończenia jednego dziennego okresu odpoczynku do rozpoczęcia następnego dziennego okresu odpoczynku lub pomiędzy dziennym okresem odpoczynku a tygodniowym okresem odpoczynku;
- d. tygodniowy czas prowadzenia pojazdu – oznacza łączny czas prowadzenia pojazdu w ciągu tygodnia;
- e. okres prowadzenia pojazdu – oznacza łączny czas prowadzenia pojazdu od chwili rozpoczęcia przez kierowcę prowadzenia pojazdu po okresie odpoczynku lub przerwie do momentu rozpoczęcia okresu odpoczynku lub przerwy. Okres prowadzenia pojazdu może być ciągły lub przerywany.

Podstawowy okres rozliczeniowy w jakim należy rozpatrywać czas pracy kierowców wynosi **24 godziny** dla jednego kierowcy oraz **30 godzin** w przypadku załogi kilkuosobowej. W tym czasie kierowca lub kierowcy obowiązani są zrealizować odpoczynek dzienny. Okres ten rozpoczyna się po zrealizowanym tygodniowym lub dziennym odpoczynku w momencie, kiedy kierowca zarejestruje działalność polegającą na prowadzeniu pojazdu lub dyspozycji albo innej pracy.

Czas prowadzenia pojazdu

Jako dzienny czas prowadzenia pojazdu liczymy łączny czas, w którym kierowca prowadził pojazd pomiędzy dwoma dziennymi okresami odpoczynku lub pomiędzy dziennym i tygodniowym okresem odpoczynku. Do tego czasu wlicza się tylko aktywność, która została zarejestrowana w jakikolwiek sposób jako czynność prowadzenia pojazdu. Dzienny czas prowadzenia pojazdu nie może przekroczyć **9 godzin**. Czas ten można przedłużyć tylko dwa razy w tygodniu do **10 godzin**.

Tygodniowy czas prowadzenia pojazdu oznacza łączny czas, w którym kierowca prowadził pojazd w okresie od godziny 0:00 w poniedziałek do godziny 24:00 w niedzielę. Nie może on przekroczyć 56 godzin w jednym tygodniu. Jednocześnie kierowca w ciągu tygodnia nie może przekroczyć łącznego czasu pracy wynoszącego 60 godzin zgodnie z zapisem dyrektywy 2002/15/WE. Natomiast w okresie kolejnych, następujących po sobie dwóch tygodni łączny czas prowadzenia pojazdu nie może przekroczyć 90 godzin.

Należy pamiętać, że dzienny i tygodniowy czas prowadzenia pojazdu obejmuje cały czas prowadzenia pojazdu na terytorium Wspólnoty lub państwa trzeciego.

1.2. Przerwy i odpoczynki

W rozporządzeniu 561/2006 zawarte są ściśle normy dotyczące realizacji przerw i odpoczynków. Do ich analizy konieczna jest znajomość niektórych definicji zawartych w art. 4 rozporządzenia:

- a. przerwa – oznacza okres, w którym kierowca nie może prowadzić pojazdu ani wykonywać żadnej innej pracy, wykorzystywany wyłącznie do wypoczynku;
- b. odpoczynek – oznacza nieprzerwany okres, w którym kierowca może swobodnie dysponować swoim czasem;
- c. dzienny okres odpoczynku – oznacza dzienny okres, w którym kierowca może swobodnie dysponować swoim czasem i obejmuje „regularny dzienny okres odpoczynku” lub „skrócony dzienny okres odpoczynku”;

- d. tygodniowy okres odpoczynku – oznacza tygodniowy okres, w którym kierowca może swobodnie dysponować swoim czasem i obejmuje „regularny tygodniowy okres odpoczynku” lub „skrócony tygodniowy okres odpoczynku”.

Przerwy w jeździe

Zgodnie z zapisem art. 7 rozporządzenia 561/2006 kierowca po okresie prowadzenia pojazdu trwającym **cztery i pół godziny** powinien zrealizować **co najmniej 45 minutową**, ciągłą przerwę. Przerwa taka może zostać podzielona przez kierowcę na dwie części, z których pierwsza musi wynosić **co najmniej 15 minut**, a druga **co najmniej 30 minut**. Kolejność realizacji podzielonej przerwy nie może być odwrotna. W przypadku podziału przerwy kierowca musi pamiętać, aby zrealizować jej drugą część przed upływem czasu jazdy wynoszącym cztery i pół godziny.

Jednocześnie należy zaznaczyć, że każda przerwa wynosząca co najmniej 45 minut (lub podzielona na 15 i 30 minut) zrealizowana przez kierującego powoduje, iż może on ponownie prowadzić pojazd przez cztery i pół godziny. Niezależnie od czasu przez jaki pojazd był prowadzony przed przerwą. Musi jedynie zachować normę dziennego czasu prowadzenia pojazdu i nie przekroczyć 9 lub 10 godzin.

Odpoczynek dzienny

Dzienny okres odpoczynku dzieli się na regularny dzienny okres odpoczynku i skrócony dzienny okres odpoczynku:

- a. Regularny dzienny okres odpoczynku oznacza nieprzerwany odpoczynek trwający **co najmniej 11 godzin**. Kierujący może alternatywnie okres ten wykorzystać w dwóch częściach, z których pierwsza musi nieprzerwanie trwać **co najmniej 3 godziny**, a druga **co najmniej 9 godzin**. Kolejność realizacji podzielonego odpoczynku nie może być odwrotna.
- b. Skrócony dzienny okres odpoczynku oznacza nieprzerwany odpoczynek trwający **co najmniej 9 godzin**, ale krócej niż **11 godzin**. Kierowca może skrócić dzienny okres odpoczynku tylko **3 razy** pomiędzy dwoma tygodniowymi okresami odpoczynku.

Należy pamiętać, iż kierowca musi zrealizować dzienny okres odpoczynku (regularny lub skrócony) w okresie rozliczeniowym trwającym 24 godziny dla jednego kierowcy lub 30 godzin dla załogi kilkuosobowej. Oznacza to w praktyce, że pojedynczy kierowca musi tak rozdysonować swoją pracę, aby przed upływem 24 godzin od momentu rozpoczęcia jakiegokolwiek aktywności (prowadzenie pojazdu, dyspozycja lub inna praca) następującej po okresie odpoczynku zdażył zrealizować kolejny okres odpoczynku trwający co najmniej 9 lub 11 godzin.

Ponadto ważnym jest, aby dobrze obliczyć kierującemu ilość skróconych dziennych okresów odpoczynku. Zgodnie z rozporządzeniem 562/2006 może zrobić to trzykrotnie pomiędzy zrealizowanymi dwoma tygodniowymi okresami odpoczynku. Nie należy mylić tego okresu z tygodniem kalendarzowym (od poniedziałku do niedzieli). W praktyce oznacza to, że jeżeli kierowca rozpoczął pracę w sobotę po odpoczynku tygodniowym, a następny odpoczynek tygodniowy rozpocznie w środę to pomiędzy sobotą, a środą może maksymalnie trzykrotnie zrealizować skrócony dzienny okres odpoczynku.

Odstępstwem od stosowania przepisów dotyczących dziennych okresów odpoczynku jest jazda w załodze kilkuosobowej. W takim przypadku kierujący należący do takiej załogi jest obowiązany do skorzystania z kolejnego dziennego okresu odpoczynku trwającego **co najmniej 9 godzin** w 30-godzinnym okresie rozliczeniowym.



Rys. 1. Dzienny okres odpoczynku

Odpuzynek tygodniowy

Tygodniowy okres odpoczynku podobnie jak dzienny okres odpoczynku dzieli się na regularny tygodniowy okres odpoczynku i skrócony tygodniowy okres odpoczynku:

- a. Regularny tygodniowy okres odpoczynku oznacza odpoczynek trwający **co najmniej 45 godzin**.
- b. Skrócony tygodniowy okres odpoczynku oznacza odpoczynek trwający **nie mniej niż 24** kolejne godziny i jednocześnie nie więcej niż **45 godzin**.

Jeżeli kierujący wykorzystał skrócony tygodniowy okres odpoczynku to jest obowiązany zrekompensować go równoważnym odpoczynkiem wykorzystanym jednorazowo przed końcem trzeciego tygodnia następującego po danym tygodniu. Rekompensatę taką wykorzystuje się łącznie z innym okresem odpoczynku trwającym co najmniej dziewięć godzin. W praktyce oznacza to, iż kierujący który np. zrealizował 25 godzin skróconego tygodniowego odpoczynku jest obowiązany do rekompensaty pozostałego czasu jaki brakuje do 45 godzin. Czyli w tym przypadku kierujący musi dodatkowo do końca trzeciego tygodnia zrealizować 20 godzin odpoczynku, które musi połączyć z innym co najmniej 9-godzinnym odpoczynkiem. Ważne jest,

że rekompensowany odpoczynek musi być zrealizowany jednorazowo, czyli nie może być on w żaden sposób podzielony.

Ponadto należy pamiętać, że skrócony tygodniowy odpoczynek można zrealizować jedynie w co drugim tygodniu naprzemiennie z regularnym odpoczynkiem. Nie jest możliwe, aby w ciągu dwóch kolejnych tygodni kierowca zrealizował dwa razy skrócony tygodniowy odpoczynek bez wykorzystania w tym czasie regularnego tygodniowego okresu odpoczynku trwającego co najmniej 45 godzin.

Istotną kwestią jest przepis mówiący, iż tygodniowy okres odpoczynku rozpoczyna się nie później niż po zakończeniu sześciu okresów 24-godzinnych licząc od końca poprzedniego tygodniowego okresu odpoczynku. Oznacza to, iż pomiędzy dwoma tygodniowymi okresami odpoczynku nie może minąć więcej niż 6 dób.

Jeżeli tygodniowy okres odpoczynku, przypada na dwa tygodnie można go zaliczyć do dowolnego z nich, ale nie obu. Czyli w przypadku kiedy kierujący realizuje tygodniowy odpoczynek, np. w okresie od soboty do wtorku, to należy go zaliczyć w całości tylko do jednego z tygodni.

Rozporządzenie 561/2006 przewiduje również odstępstwo od zasady dotyczącej ciągłości w realizacji odpoczynku. W przypadku gdy kierowca towarzyszy pojazdowi transportowanemu promem lub pociągiem, może przerwać dzienny odpoczynek nie więcej niż dwukrotnie innymi czynnościami trwającymi łącznie nie dłużej niż godzinę. Taka przerwa możliwa jest tylko podczas realizacji regularnego dziennego okresu odpoczynku. Ponadto podczas podróży promem lub pociągiem kierowca musi mieć do dyspozycji koję lub kuszetkę. W praktyce oznacza to, iż możliwe jest przerwanie odpoczynku związane z załadowaniem i rozładowaniem samochodu na prom lub pociąg. Czynności te jednak nie mogą trwać łącznie dłużej niż jedną godzinę.



Rys. 2. Tygodniowy okres odpoczynku

Rozdział 2.

Przepisy dotyczące tachografów cyfrowych

Głównym aktem regulującym zakres stosowania tachografów cyfrowych jest rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014. Zgodnie z art. 3 tachografy są instalowane i użytkowane w pojazdach zarejestrowanych w państwie członkowskim, używanych do przewozu drogowego osób lub rzeczy, w przypadku gdy dopuszczalna masa całkowita pojazdów łącznie z przyczepą przekracza 3,5 tony przy przewozie rzeczy lub pojazdami skonstruowanymi lub trwale przystosowanymi i przeznaczonymi do przewozu więcej niż dziewięciu osób łącznie z kierowcą przy przewozie osób. Rozporządzenie jednocześnie określa odstępstwo od stosowania tachografów w pojazdach które zostały wymienione w art. 13 ust. 1 i 3 rozporządzenia 561/2006. Ponadto rozporządzenie 165/2014 określa ściśle jakie dane muszą być rejestrowane przez tachograf i w jakie funkcje powinien być on wyposażony.

Kolejnym aktem, który określa stosowanie tachografów cyfrowych jest rozporządzenie Rady (WE) nr 2135/98. Określa ono obowiązek instalowania tachografów cyfrowych w pojazdach, które zostały po raz pierwszy dopuszczone do ruchu od dnia 1 maja 2006 r. Ponadto w przypadku gdy następuje wymaniana tachografu w pojazdach do przewozu rzeczy o DMC większej niż 12 ton oraz do przewozu osób w ilości większej niż 9 osób łącznie z kierowcą oraz DMC większej niż 10 ton, wyprodukowanych po 1 stycznia 1996 r. obowiązkowo instaluje się tachograf cyfrowy.

Nowym aktem prawnym regulującym używanie tachografów jest obowiązująca od września 2018 r. ustawa o tachografach. Ustawa ta przede wszystkim określa zadania organów administracji publicznej i innych podmiotów w sprawach tachografów stosowanych w transporcie drogowym wynikających z przepisów rozporządzenia 165/2014.,

Rozdział 3.

Obsługa tachografów cyfrowych

Budowa oraz funkcje tachografów cyfrowych zostały ściśle określone przez przepisy unijne. Każde urządzenie rejestrujące składa się z trzech podstawowych rzeczy: przyrządu rejestrującego, czujnika ruchu i łączących je przewodów. Wszyscy producenci obowiązani są wprowadzać na rynek tylko takie urządzenia, które spełniają wymagania określone w unijnych rozporządzeniach. Na rynku znajduje się wiele rodzajów tachografów. Największymi producentami tachografów posiadającymi homologację europejską są firmy: Simens VDO, Stoneridge i Actia. Choć urządzenia te nieco różnią się wyglądem, ich obsługa jest bardzo podobna.

Opis zewnętrznego wyglądu tachografu cyfrowego na przykładzie urządzenia firmy VDO:

- 1 – Wyświetlacz
- 2 – Port do sczytywania danych cyfrowych
- 3 – Drukarka
- 4 – Klawisz powrót/anuluj
- 5 – Kieszon nr 1 na kartę kierowcy
- 6 – Klawisze „górze” i „dół” do poruszania się w menu tachografu
- 7 – Klawisz potwierdzenia/akceptacji
- 8 – Przyciski do zmiany aktywności kierowcy oraz do wysuwania karty
- 9 – Kieszon nr 2 na kartę kierowcy



Rys. 3. Schemat budowy tachografu cyfrowego (źródło: <http://fleet.vdo.com/products/dtco-30>)

Z punktu widzenia kontroli czasu pracy najważniejszymi funkcjami tachografu jest możliwość wczytywania danych, dokonywania wydruków oraz przeglądania danych na wyświetlaczu tachografu.

3.1. Pobieranie danych z tachografu

Jeżeli patrol wyposażony jest w specjalistyczne oprogramowanie do analizy czasu pracy kierowcy to najpotrzebniejszą funkcją jest możliwość pobierania danych z urządzenia rejestrującego. Aby prawidłowo pobrać dane z tachografu konieczne jest posiadanie urządzenia do wczytywania danych, czyli tzw. klucza do tachografu. Ponadto pobranie danych jest możliwe tylko w przypadku, jeżeli tachograf pracuje w jednym z trybów: kontrolnym, kalibracyjnym lub firmowym. Urządzenie przełącza się do odpowiedniego trybu w momencie wprowadzenia odpowiedniej karty. Aby urządzenie przeszło w tryb kontrolny do kieszeni nr 2 należy wprowadzić kartę kontrolera. Bez posiadania tej karty możliwe jest jedynie pobranie danych z karty kierowcy znajdującej się w tachografie. Po zalogowaniu karty kontrolnej należy podpiąć klucz do portu w tachografie (nr 2 na rys. 3). W niektórych urządzeniach port do przesyłania danych znajduje się za drukarką i aby podpiąć do niego klucz konieczne jest jej wyjęcie. W momencie podłączenia urządzenia do tachografu pobieranie danych następuje automatycznie, co jest też sygnalizowane na wyświetlaczu tachografu.

3.2. Przeglądanie danych na wyświetlaczu

Kolejną funkcją umożliwiającą kontrolę czasu pracy kierowcy jest przeglądanie zapisów na wyświetlaczu tachografu. Aby tego dokonać konieczne jest wybranie odpowiedniej funkcji w menu urządzenia. W zależności jakie dane chcemy przeglądać wybieramy funkcję „wyświetlacz pojazd” lub „wyświetlacz kierowca”. W przypadku analizy czasu pracy kierowcy wchodzimy do menu „wyświetlacz kierowca”, a następnie wybieramy funkcję „24 h dane dnia”. Po wyborze odpowiedniej daty oraz czasu w jakim chcemy przeglądać dane (dostępny czas UTC lub czas ustawiony w tachografie), następuje wyświetlenie informacji dotyczących aktywności kierowcy. Dane wyświetlane

są w identycznej kolejności jak na wydruku dziennych czynności z karty kierowcy. Analiza czasu pracy na podstawie danych wyświetlanych na tachografie jest bardzo czasochłonna i wymaga bardzo dobrej znajomości piktogramów. Używanie tej funkcji uzasadnione jest przede wszystkim w przypadku, kiedy nie możemy z różnych powodów dokonać wydruków z tachografu.

3.3. Wykonywanie wydruków

W przypadku nieposiadania na wyposażeniu specjalistycznego oprogramowania do analizy czasu pracy kierowcy najważniejszymi funkcjami tachografu jest możliwość dokonywania wydruków. Do przeprowadzenia kontroli na podstawie wydruków nie jest konieczne posiadanie jakiegokolwiek dodatkowego wyposażenia, jak karta kontrolna czy klucz do szytywania danych. Jedynym wymogiem jest umiejętność obsługi funkcji tachografu cyfrowego oraz prawidłowe odczytanie danych z wydruków. Szczegóły dotyczące wykonywania wydruków zostały opisane w rozdziale 5. publikacji.

Rozdział 4.

Piktogramy

Aby prawidłowo dokonać analizy czasu pracy kierowcy konieczne jest poznanie znaczenia piktogramów. Są to graficzne oznaczenia na wydrukach oraz wyświetlane na wyświetlaczu tachografów cyfrowych. Wzory piktogramów i kombinacji piktogramów oraz ich znaczenie określa dodatek 3 do załącznika nr I B rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym. W rozporządzeniu tym określone zostały wzory piktogramów oraz kombinacje jaki mogą one tworzyć.

Osoby		Urządzenia / funkcje	
♁	firma	1	czytnik 1
♂	kontroler	2	czytnik 2
⊙	kierowca	■	karta do tachografu
†	serwis / stacja kontrolna	⊙	godzina
⊞	producent	▼	drukarka / wydruk
Tryby pracy		↘	wpis
♁	firma	□	wyświetlacz
♂	kontrola	⤵	zapis do pamięci zewnetrznej pobieranie (kopiowanie) danych
⊙	praca	⊞	przetwornik
†	kalibracja	Ⓐ	pojazd / jednostka transportowa / DTCO 1381
⊞	brak aktywacji	●	rozmiar ogumienia
Aktywności		†	napięcie zasilania
⊞	czas dyspozycyjności	Inne	
⊙	czas jazdy	!	zdarzenie
⋈	czas przerwy i odpoczynku	x	zakłócenie
*	inny czas pracy	Ⓜ	wskazówka dotycząca obsługi / ostrzeżenia dotyczące czasu pracy
Ⓜ	obowiązująca przerwa	Ⓜ	początek zmiany (początek dnia pracy)
?	nieznana aktywność	•	miejsce (kraj / region)
Kwalifikatory		Ⓜ	zabezpieczenie
24h	dzienny	>	prędkość
Ⓜ	dwutygodniowy	⊙	czas
+	od lub do	Σ	bilans / podsumowanie
Specyficzne warunki		Ⓜ	koniec zmiany (koniec dnia pracy)
OUT	urządzenie rejestrujące nie jest wymagane	Ⓜ	manualny wpis o aktywności kierowcy
♁	transport promem lub koleją		

Rys. 4. Piktogramy (źródło: <https://www.netpolska.com/tachografy-cyfrowe/piktogramy.html>)

Różne		Wydruki	
☐●	miejsowość, w której przeprowadzono kontrolę	24h☐▼	dzienne aktywności kierowcy (dane dnia) z karty kierowcy
☉+	data i godzina rozpoczęcia	!×☐▼	zdarzenia i zakłócenia z karty kierowcy
+☉	data i godzina zakończenia	24hA▼	dzienne aktywności kierowców (dane dnia) z tachografu DTCO 1381
OUT+	początek pobytu poza obszarem obowiązywania rozporządzenia UE: urządzenie rejestrujące nie jest wymagane	!×A▼	zdarzenia i zakłócenia z tachografu DTCO 1381
+OUT	koniec pobytu poza obszarem obowiązywania rozporządzenia UE	>>▼	przekroczenia prędkości
● ▶	miejsce (kraj / region), w którym rozpoczęto dzień pracy (zmianę)	T☉▼	dane techniczne
▶ ●	miejsce (kraj / region), w którym zakończono dzień pracy (zmianę)	%v▼	profile prędkości *
A+	z pojazdu	%n▼	profile prędkości obrotowej *
☐▼	wydruk danych z karty kierowcy	Wyświetlacz	
A▼	wydruk danych pojazdu / DTCO 1381	24h☐☐	dzienne aktywności kierowcy (dane dnia) z karty kierowcy
A>	wpis danych pojazdu / DTCO 1381	!×☐☐	zdarzenia i zakłócenia z karty kierowcy
☐☐	wyświetlenie danych z karty kierowcy	24hA☐	dzienne aktywności kierowców (dane dnia) z pojazdu / tachografu DTCO 1381
A☐	wyświetlenie danych pojazdu / DTCO 1381	!×A☐	zdarzenia i zakłócenia z pojazdu / tachografu DTCO 1381
●☉	czas lokalny	>>☐	przekroczenia prędkości
☉±	korekta czasu UTC	T☉☐	dane techniczne
Karty		Wpisywanie manualne	
☉☐	karta kierowcy	▶?	koniec zmiany?
☐☐	karta firmy	▶ ?	zatwierdzenie lub wpis miejsca (kraju / regionu) w chwili zakończenia zmiany
☐☐	karta kontrolna	☉▶?	początek nowej zmiany
T☐	karta serwisowa	● ▶?	wpis miejsca (kraju / regionu) w chwili rozpoczęcia zmiany
☐---	brak karty		
Jazda			
☉☉	w zespole		
☉ll	czas jazdy z dwóch tygodni		

Rys. 5. Kombinacje piktogramów (źródło: jw.)

Zdarzenia		Wskazówki dotyczące obsługi	
!■	włożenie do czytnika nieważnej karty	⚠■	błędny wpis
!⌚	zachodzenie na siebie czasów	⚠	dostęp do menu jest niemożliwy
!■⌚	włożenie karty kierowcy podczas jazdy	⚠⤵	oczekiwanie na wpis
>>	przekroczenie prędkości	⚠⚡	wydruk niemożliwy
!⌘	zakłócenie w komunikacji z przetwornikiem	⚠⚡	szuflada otwarta
!⌚	ustawienie czasu (przez warsztat)	⚠⚡⌚	wydruk opóźniony
!■■	konflikt kart	⚠■	karta uszkodzona
!⌚■	jazda bez ważnej karty kierowcy	⚠■	karta nieodpowiednia
!■Ⓐ	ostatnia operacja na karcie została nieprawidłowo zakończona	⚠■	wyjęcie niemożliwe
!⚡	zanik napięcia zasilającego	⚠■⌚	proces opóźniony
!■	naruszenie zabezpieczeń	⚠■?	rejestracja niespójna
>■	kontrola przekroczeń prędkości	⚠Ⓐ	usterka wewnętrzna
		⚠⌘	v-impuls bez zapłonu
Zakłócenia		Ostrzeżenia dotyczące czasu pracy	
×■	wadliwe działanie karty (czytnik 1)	⚠⌚	pauza!
×□	zakłócenie w wyświetlaczu		
×⚡	zakłócenie w drukarce		
×Ⓐ	zakłócenie wewnętrzne tachografu DTCO 1381		
×⚡	zakłócenie podczas pobierania danych		
×⌘	zakłócenie w przetworniku		

Rys. 6. Kombinacje piktogramów (źródło: jw.)

Rozdział 5.

Wydruki

Najważniejszymi funkcjami tachografu z punktu widzenia przeprowadzenia kontroli czasu pracy kierowcy przez patrol nieposiadający na wyposażeniu specjalistycznego oprogramowania jest możliwość dokonywania wydruków. Każdy tachograf musi mieć możliwość wykonania sześciu rodzajów wydruków:

- a. dzienny czynności kierowcy z karty kierowcy;
- b. dzienny czynności kierowcy z tachografu;
- c. zdarzeń i usterek z karty kierowcy;
- d. zdarzeń i usterek z tachografu;
- e. danych technicznych z tachografu;
- f. przekroczeń prędkości.

Poza wskazanymi powyżej obowiązkowymi wydrukami tachografy mają możliwość dokonywania wydruków różnych innych danych. Jest to jednak zależne od producenta oraz wersji urządzenia rejestrującego. Ważnymi i przydatnymi danymi z punktu widzenia kontroli jakie można uzyskać z tachografu w postaci wydruku są między innymi wydruki aktywności kierowcy czy też wydruk prędkości pojazdu.

5.1. Wykonywanie wybranych wydruków z tachografu

Sama czynność wykonania wydruków nie jest skomplikowana. Menu tachografów jest proste w obsłudze w związku z czym wykonanie poszczególnych wydruków jest intuicyjne.

Wykonanie wydruku dziennych czynności kierowcy z karty kierowcy

Wydruk taki można wykonać jedynie, gdy w urządzeniu rejestrującym znajduje się karta kierowcy. Stanowi on podstawę do wykonania analizy czasu pracy kierowcy. Aby wykonać wydruk przy włączonym tachografie wciskamy przycisk akceptacji

(nr 7 na rys. 3), który powoduje wejście do menu. Pierwszą funkcją jaka pojawia się na ekranie jest możliwość dokonania wydruku z karty kierowcy (nr 1 na rys. 7). Dokonujemy akceptacji i przechodzimy do menu kierowcy. Tam ponownie wybieramy pierwszą wyświetloną funkcję, a mianowicie wydruk 24-godzinny z karty kierowcy (nr 2 na rys. 7). Następnie mamy możliwość dokonania wyboru daty, z którego dnia chcemy dokonać wydruku (nr 3 na rys. 7). Pomiedzy poszczególnymi datami przemieszczamy się za pomocą klawiszy „góra”, „dół” (nr 6 na rys. 3). Po wyborze konkretnego dnia na ekranie wyświetla się pytanie o wykonanie wydruku w czasie UTC (nr 4 na rys. 7). Jeżeli dokonamy akceptacji uzyskamy wydruk w czasie UTC, natomiast jeżeli wybierzemy opcję „NIE” dane na wydruku będą w czasie w jakim ustawiony jest tachograf. Po wykonaniu powyższych czynności rozpocznie się wydruk, a na ekranie wyświetli się na kilka sekund komunikat „wydruk rozpoczęty...” (nr 5 na rys. 7). W przypadku gdy pojazd jest prowadzony przez załogę dwuosobową i chcemy dokonać wydruku dziennych czynności drugiego kierowcy, po wejściu do menu klawiszem „dół” wyszukujemy funkcji „wydruk kierowca 2” i dalej postępujemy analogicznie jak w przypadku jednego kierowcy.



Rys. 7. Wydruk dziennych czynności kierowcy z karty kierowcy

Wykonanie wydruku dziennych czynności kierowcy z tachografu

Wydruk ten podobnie jak poprzednio opisany daje nam możliwość analizy czasu pracy poszczególnych kierowców. Różnica polega na tym, iż w tym przypadku nie jest konieczne, aby karta kierowcy znajdowała się w urządzeniu rejestrującym. Ponadto na wydruku będą uwidocznione aktywności poszczególnych kierowców, którzy danego dnia logowali kartę do tachografu. Aby dokonać wydruku przy włączonym tachografie wciskamy przycisk akceptacji, który powoduje wejście do menu. Następnie klawiszami „góra”, „dół” wyszukujemy funkcji „wydruk pojazd”. Po dokonaniu akceptacji kolejne kroki wykonujemy analogicznie jak w przypadku wydruku dziennych czynności kierowcy z karty kierowcy. Kolejno wybieramy wydruk 24-godzinny z pojazdu, następnie wybieramy po dacie dzień, z którego chcemy wykonać wydruk, a na koniec dokonujemy wyboru w jakim czasie mają zostać wydrukowane dane.



Wykonanie wydruku zdarzeń i usterek z karty kierowcy

Wydruk taki można wykonać jedynie, gdy w urządzeniu rejestrującym znajduje się karta kierowcy. Umożliwia on odczytanie danych dotyczących usterek lub zdarzeń, które wystąpiły podczas użytkowania tachografu i zostały zapisane na karcie kierowcy. Aby dokonać wydruku przy włączonym tachografie wciskamy przycisk akceptacji, który powoduje wejście do menu. Następnie wybieramy pierwszą wyświetloną

funkcję umożliwiającą dokonywanie wydruków z karty kierowcy. Następnie klawiszami „góra”, „dół” wyszukujemy funkcji „zdarzenie”. Po dokonaniu akceptacji zostanie wyświetlone zapytanie o wydruk w czasie UTC, a następnie po wyborze odpowiedniego czasu nastąpi rozpoczęcie wydruku.



Rys. 9. Wydruk zdarzeń i usterek z karty kierowcy

Wykonanie wydruku zdarzeń i usterek z tachografu

Wydruk ten daje nam możliwość odczytania danych dotyczących usterek i zdarzeń jakie zarejestrował tachograf w trakcie jego użytkowania. Aby dokonać wydruku przy włączonym tachografie wciskamy przycisk akceptacji, który powoduje wejście do menu. Następnie klawiszami „góra”, „dół” wyszukujemy funkcji „wydruk pojazd”. Po dokonaniu akceptacji kolejne kroki wykonujemy analogicznie jak w przypadku wydruku zdarzeń i usterek z kierowcy z karty kierowcy. Kolejno wyszukujemy i wybieramy funkcję „zdarzenia”, a następnie dokonujemy wyboru w jakim czasie mają zostać wydrukowane dane.



Rys. 10. Wydruk zdarzeń i usterek z tachografu

Wykonanie wydruku danych technicznych z tachografu

Wydruk ten pozwala nam przede wszystkim uzyskać informacje o danych dotyczących kalibracji tachografu oraz najważniejszych informacji dotyczących pojazdu. Aby dokonać wydruku przy włączonym tachografie wciskamy przycisk akceptacji, który powoduje wejście do menu. Następnie klawiszami „góra”, „dół” wyszukujemy funkcji „wydruk pojazd”. Po wciśnięciu klawisza akceptacji wyszukujemy funkcji „dane techniczne”. Ostatnią czynnością jest dokonanie wyboru w jakim czasie mają zostać wydrukowane dane.



Rys. 11. Wydruk danych technicznych z tachografu

Wykonanie wydruku przekroczeń prędkości

Wydruk ten dostarcza nam informacje o przekroczeniach prędkości jakie zostały zarejestrowane przez tachograf. Dostępne są dane o 5 największych przekroczeniach prędkości z ostatnich 365 dni oraz 10 ostatnich zarejestrowanych przekroczeń prędkości (na każdy dzień zapisywane jest tylko jedno największe przekroczenie prędkości). Zaznaczyć należy, iż tachograf rejestruje przekroczenie prędkości w sytuacji, gdy pojazd poruszał się z prędkością większą od ustawionej wartości ogranicznika prędkości. Aby dokonać wydruku przy włączonym tachografie wciskamy przycisk akceptacji, który powoduje wejście do menu. Następnie klawiszami „góra”, „dół” wyszukujemy funkcji „wydruk pojazd”. Po wciśnięciu klawisza akceptacji wyszukujemy funkcji „przekroczenia prędkości”. Ostatnią czynnością jest dokonanie wyboru w jakim czasie mają zostać wydrukowane dane.



Rys. 12. Wydruk przekroczeń prędkości

Wykonanie wydruku aktywności kierowcy

Wydruk ten jest pomocny podczas analizy czasu pracy kierowcy. Dostarcza on dane o wszystkich rodzajach aktywności kierowcy zarejestrowanych przez siedem ostatnich dni od wybranej daty. Aktywności drukowane są w formie graficznej, co ułatwia ich analizę. Funkcja ta jednak nie jest dostępna we wszystkich rodzajach tachografów. Aby dokonać wydruku przy włączonym tachografie wciskamy przycisk akceptacji, który powoduje wejście do menu. Wybieramy pierwszą funkcję jaka pojawia się na ekranie

czyli „wydruk kierowca 1”. Następnie klawiszami „góra”, „dół” wyszukujemy funkcji „czynności”. Po wyborze tej funkcji wybieramy datę, od której ma zostać wykonany wydruk. Po dokonaniu akceptacji zostanie wyświetlone zapytanie o wydruk w czasie UTC, a następnie po wyborze odpowiedniego czasu nastąpi rozpoczęcie wydruku.

Wykonanie wydruku prędkości pojazdu

Wydruk ten umożliwia nam dokonanie analizy prędkości z jakimi poruszał się kontrolowany pojazd. Dane drukowane są w formie graficznej, co ułatwia ich analizę. Aby dokonać wydruku przy włączonym tachografie wciskamy przycisk akceptacji, który powoduje wejście do menu. Następnie klawiszami „góra”, „dół” wyszukujemy funkcji „wydruk pojazd”. Po wciśnięciu klawisza akceptacji wyszukujemy funkcji „v-diagram”. Następnie dokonujemy wyboru daty, z którego dnia chcemy dokonać wydruku. Ostatnią czynnością jest dokonanie wyboru w jakim czasie mają zostać wydrukowane dane.

5.2. Opis wybranych wydruków z tachografu

Wydruk dziennych czynności kierowcy z karty kierowcy.

VDO	
T 14.09.2018 13:31 (UTC)	1
24hwy	2
o Surname 19 Givennames 19	
oFIN/11000000087040 0 0	3
21.11.2021	
A VINTESTPOLICJA003	4
PL /SK 1003	
B Continental Automotive GmbH	5
1381.1214003001	
T Workshop 7	6
TRFIN/ 1 0 0 0 3 4 0 0	
T 04.12.2015	
TRFIN/ 1 0 0 0 3 3 0 0	
T 05.09.2018 09:24	7
20.08.2018 133	8
A PL /SK 1003	
35 584 km	a
h 00:00 05h16	
x 05:16 00h36	
o 05:52 04h38	b
x 10:30 00h03	
h 10:33 00h59	
o 11:32 01h01	
x 12:33 00h56	
h 13:29 00h31	c
35 845 km; 261 km	
o 05h39 261 km	
x 01h35 00h00	10
h 18h46 ? 00h00	
oo 00h00	
!+ 13.09.2018 10:40	
26h49	
A PL /SK 1003	
!+ 13.09.2018 05:37	
00h57	
A PL /SK 1003	
!+ 21.07.2017 06:56	
999h9	11
A PL /SK 1003	
!+ 08.05.2017 11:55	
999h9	
A PL /SK 1003	
!+ 08.05.2017 13:31	
46h14	
A PL /SK 1003	
!+ 01 13.09.2018 10:40	
(2) 26h49	
oFIN/11000000087040 0 0	
!+ 01 13.09.2018 05:37	
(1) 00h57	
oFIN/11000000087040 0 0	
>> 04 16.08.2018 12:43	
(3) 00h03	
oFIN/11000000087040 0 0	12
>> 04 16.08.2018 12:26	
(2) 00h01	
oFIN/11000000087040 0 0	
>> 04 16.08.2018 12:19	
(1) 00h00	
oFIN/11000000087040 0 0	
!*	
!	
o	

Rys. 13. Wydruk dziennych czynności kierowcy z karty kierowcy

- 1) Data i godzina wykonania wydruku oraz informacja o wykonaniu wydruku w czasie UTC.
- 2) Rodzaj wydruku oznaczony za pomocą piktogramów.
- 3) Informacje o posiadaczu karty (w tym nazwisko i imię, numer karty oraz data jej ważności).
- 4) Dane identyfikacyjne pojazdu (w tym numer VIN, kraj rejestracji oraz numer rejestracyjny).
- 5) Dane tachografu (w tym nazwa producenta oraz numer fabryczny).
- 6) Informacje o ostatniej kalibracji tachografu (w tym nazwa stacji obsługi, dane karty serwisowej oraz data wykonania kalibracji).
- 7) Informacje o ostatniej kontroli (w tym dane karty kontrolnej, data i godzina kontroli oraz informacje o rodzaju przeprowadzonej kontroli).
- 8) Data dnia z którego dokonano wydruku oraz informacja o liczbie dni w których używana była karta.
- 9) Rekord dotyczący poszczególnych aktywności kierowcy z wybranego dnia od godziny 0:00 do godziny 24:00.
 - a) informacje o pojeździe w którym zalogowana była karta oraz stan licznika w chwili włożenia karty,
 - b) poszczególne aktywności z danego dnia w kolejności: piktogram rodzaju aktywności, godzina rozpoczęcia danej aktywności oraz czas trwania,
 - c) stan licznika w chwili wyjęcia karty lub zakończenia ostatniej aktywności danego dnia oraz długość przebytej drogi.
- 10) Podsumowanie poszczególnych aktywności dnia oraz informacje o wyciągnięciu i wsadzeniu karty.
- 11) Informacje o ostatnich pięciu zapisanych na karcie kierowcy zdarzeniach lub zakłóceniach (w tym rodzaj zdarzenia lub zakłócenia, data i godzina rozpoczęcia, czas trwania oraz dane dotyczące pojazdu w którym wystąpiło zdarzenie lub zakłócenie).

12) Informacje o ostatnich pięciu zapisanych zdarzeniach lub zakłóceń tachografu (w tym rodzaj zdarzenia, data i godzina rozpoczęcia, w nawiasie liczba podobnych naruszeń w tym dniu, czas trwania oraz dane karty która znajdowała się w tachografie na początku zdarzenia lub zakłócenia).

Wydruk danych technicznych z tachografu.

VOLVO

1 06.07.2018 07:18 (UTC) — 1

Tot — 2

o 2066WJ — 3

oPL / 15733490739200 0 2 — 3

06.11.2022 — 4

A VU2R140RJB862330 — 4

PL /SM1 VUX7 — 4

B Continental Automotive — 5

Ombh — 5

H.-Hertz-Str.45 78052 — 5

15-Villingen — 5

1381.1232303002 — 5

e1-8 — 5

000S202604 — 5

2018 — 5

V 2223 08.03.2018 — 5

II 0015621117 — 6

e1-175 — 6

19.03.2018 — 6

T VOLVO GROUP BELGIUM NV — 7

Smalleheerweg 31 9041 — 7

Gent — 7

TWP / 2 0 0 0 1 8 1 0 — 7

03.05.2018 — 7

T 19.03.2018 (1) — 7

II VU2R140RJB862330 — 7

PL /SM1 VUX7 — 7

???????????? — 7

w 4 745 Imp/km — 7

k 4 745 Imp/km — 7

l 3 150 mm — 7

e 315/70R22.5 — 7

> 90km/h — 7

0 — 7

km — 7

T LUDWIG Sp. z o.o. — 7

43-190 Miskolc — 7

TWP / 8 0 2 1 3 0 0 3 — 7

11.08.2018 — 7

T 16.04.2018 (2) — 7

A VU2R140RJB862330 — 7

PL /SM1 VUX7 — 7

w 4 745 Imp/km — 7

k 4 745 Imp/km — 7

l 3 150 mm — 7

e 315/70R22.5 — 7

> 90km/h — 7

92 — 7

88 km — 7

T LUDWIG Sp. z o.o. — 7

43-190 Miskolc — 7

TWP / 8 0 2 1 3 0 0 3 — 7

11.08.2018 — 7

T 16.04.2018 (3) — 7

A VU2R140RJB862330 — 7

PL /SM1 VUX7 — 7

w 4 745 Imp/km — 7

k 4 745 Imp/km — 7

l 3 150 mm — 7

e 315/70R22.5 — 7

> 90km/h — 7

82 — 7

88 km — 7

10 — 7

10 — 7

I 02.06.2018 07:27 — 8

X — 9

--B ATTACHMENT--

SWUM — 9

V 01.20 — 9

CAN: 4 — 9

Source: speed — 9

Gain: 0.00390625 — 9

Factor: 1.000000 — 9

CR(EU) No.1256/2009: 0K — 9

Seal: 03893625 — 9

Seal: 02869515 — 9

Rys. 14. Wydruk danych technicznych z tachografu

1. Data i godzina wykonania wydruku w czasie UTC.
2. Rodzaj wydruku oznaczony za pomocą piktogramów.
3. Informacje o posiadaczu karty znajdującej się w tachografie w czasie wydruku (w tym nazwisko i imię, numer karty oraz imię i nazwisko).
4. Dane identyfikacyjne pojazdu (w tym kolejno: numer VIN, kraj rejestracji oraz numer rejestracyjny).
5. Dane identyfikacyjne tachografu (w tym kolejno: nazwa i adres producenta tachografu, numer fabryczny, numer świadectwa zatwierdzenia typu, numer seryjny, rok produkcji oraz wersja i data instalacji oprogramowania).
6. Dane identyfikacyjne przetwornika.
7. Informacje dotyczące kalibracji tachografu. W poszczególnych sekcjach znajdują się następujące dane:
 - a. nazwa i adres warsztatu serwisowego,
 - b. dane identyfikacyjne karty serwisowej oraz data jej ważności,
 - c. data i przyczyna kalibracji, gdzie cyfra w nawiasie oznacza 1 – aktywacja tachografu, 2 – pierwsza instalacja, 3 – pierwsze dane kalibracji w danym pojeździe, 4 – kalibracja okresowa,
 - d. dane identyfikacyjne pojazdu,
 - e. współczynnik charakterystyczny pojazdu – w,
 - f. ustawiona stała tachografu – k,
 - g. skuteczny obwód toczny koła – l,
 - h. rozmiar ogumienia na osi napędowej – o,
 - i. ustawienie ogranicznika prędkości,
 - j. stan licznika kilometrów przed i po kalibracji.
8. Informacje dotyczące ustawienia czasu w tachografie.
9. Informacja o ostatnim zarejestrowanym zdarzeniu lub zakłóceniu.

Rozdział 5.

Analiza czasu pracy na podstawie wydruków

Policjanci wykonujący kontrolę transportu drogowego niejednokrotnie błędnie interpretują zapis rozporządzenia w sprawie kontroli przewozu drogowego¹. Zgodnie z tym rozporządzeniem osoba uprawniona do kontroli powinna być między innymi wyposażona w urządzenia umożliwiające pobieranie danych z tachografu cyfrowego oraz z karty kierowcy, odczyt pobranych danych i ich analizę. Taki zapis wskazywałby na możliwość niewykonywania kontroli w przypadku braku takowych urządzeń. Jednak kolejnym aktem prawnym normującym kontrolę czasu pracy jest rozporządzenie w sprawie kontroli ruchu drogowego². Zgodnie z tym rozporządzeniem nieposiadanie na wyposażeniu patrolu urządzeń umożliwiających pobieranie danych z tachografu oraz ich analizę, nie zwalnia od kontroli czasu pracy. W takim przypadku policjant jest obowiązany dokonać kontroli na podstawie przeglądania danych na wyświetlaczu tachografu oraz ich wydruku. Kontrola taka zajmuje nieco więcej czasu niż kontrola przy użyciu specjalistycznego oprogramowania, jednak sama w sobie wbrew pozorom nie jest czynnością trudną do wykonania.

Kontrola pełnego okresu czasu pracy zgodnie z rozporządzenia 165/2014, czyli wymaganych 28 dni poprzedzających kontrolę oraz dnia, w którym kontrola jest przeprowadzana może być czasochłonna. Jednak zgodnie z rozporządzeniem w sprawie kontroli przewozu drogowego czas pracy należy kontrolować w taki sposób, aby dokonać kontroli okresu stanowiącego nie mniej niż 30% z ogólnej liczby kontrolowanych dni roboczych. Oznacza to, iż ustawodawca nakłada na kontrolującego

¹ Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 18 lipca 2008 r. w sprawie kontroli ruchu drogowego (Dz.U. nr 132 poz. 841).

² Rozporządzenie Ministra Transport, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 23 lipca 2013 r. w sprawie kontroli przewozu drogowego (Dz.U. z 2013 r. poz. 1064).

obowiązek kontroli co najmniej 30% z 28 dni. Z reguły, w większości przypadków stanowi to 9 lub 10 dni czasu pracy poprzedzających dzień kontroli.

W związku z powyższym do przeprowadzenia kontroli czasu pracy kierowcy za pomocą danych zawartych na wydrukach konieczne jest wykonanie wydruku z danych technicznych z tachografu oraz wydruków dziennych czynności kierowcy z karty kierowcy (za dzień kontroli oraz dni poprzedzające kontrole, które będą stanowić 30% z ogólnej liczby kontrolowanych dni roboczych).

Proponowany algorytm kontroli czasu pracy na podstawie wydruków:

1. Kontrola zgodności i prawidłowości danych dotyczących kontrolowanego pojazdu i tachografu.
2. Kontrola zgodności danych zawartych na wydruku dziennych czynności kierowcy.
3. Kontrola przestrzegania norm dotyczących czasu jazdy oraz obowiązkowych przerw.
4. Kontrola przestrzegania norm dotyczących odpoczynków.

Pierwszą czynnością podczas analizy czasu pracy jaką należy wykonać jest kontrola zgodności i prawidłowości danych dotyczących kontrolowanego pojazdu i tachografu (rys. 15). W tym celu konieczne jest wykonanie wydruku z danych technicznych z tachografu. Należy porównać poszczególne dane zawarte na tym wydruku ze stanem faktycznym. Na początku należy odszukać na wydruku rekord dotyczącego ostatniej kalibracji tachografu. Oznaczony jest on cyfrą 4 umieszczoną w nawiasie za datą wykonania kalibracji. Rekordów tak oznaczonych może być kilka. W takim przypadku bierzemy pod uwagę ten, który został zapisany w tachografie jako ostatni. W niektórych sytuacjach, szczególnie przy kontroli nowych pojazdów możemy się spotkać z sytuacją, kiedy na wydruku nie znajduje się rekord oznaczony cyfrą 4. W takiej sytuacji bierzemy pod uwagę ten, który oznaczony został cyfrą 3.

Po odnalezieniu odpowiedniego rekordu w pierwszej kolejności należy zweryfikować dane dotyczące pojazdu. Porównujemy numery VIN i rejestracyjny pojazdu z zapisem na wydruku. W przypadku ujawnienia niezgodności należy uznać, iż kalibracja tachografu jest nieważna. Z taką sytuacją można się spotkać np. w przypadku wykupienia z leasingu pojazdu przez przedsiębiorcę i związaną z tym zmianę numerów

rejestracyjnych pojazdu. W tym przypadku przedsiębiorca przed pierwszą podróżą takim pojazdem jest obowiązany dokonać kalibracji tachografu.

Kolejną rzeczą konieczną do weryfikacji jest rozmiar opon. Należy porównać rozmiar znajdujący się na wydruku z oponami zamontowanymi na osi lub osiach napędowych pojazdu silnikowego. Czynność tę należy wykonać dla wszystkich opon, które są zamontowane na tych osiach. W przypadku ujawnienia niezgodności należy uznać, iż kalibracja tachografu jest nieważna.

Ponadto obowiązkowo należy zweryfikować informację o dacie wykonania kalibracji. Pamiętać trzeba, iż data znajdująca się na wydruku jest datą dokonania kalibracji, która co do zasady jest ważna przez 2 kolejne lata.

The image displays two tachograph printouts side-by-side. The left printout shows a calibration date of 02/08/2016 and tire size 295/80 R22.5. The right printout shows a calibration date of 05/10/2018 and tire size 295/80 R22.5. Red circles and arrows highlight the calibration date and tire size in both printouts.

Data wykonania kalibracji

Dane identyfikacyjne pojazdu

Rozmiar opon

Rys. 15. Kontrola danych na wydruku z danych technicznych

Po dokonaniu identyfikacji pojazdu kolejną czynnością jest kontrola zgodności danych zawartych na wydruku dziennych czynności kierowcy (rys. 16). W tym celu należy zweryfikować dane znajdujące się na jednym z wykonanych wydruków ze stanem faktycznym. Najlepiej jest tego dokonać na podstawie wydruku z dnia kontroli.

Najważniejszą czynnością podczas tej kontroli jest zweryfikowanie danych kierującego. Należy przede wszystkim zwrócić uwagę na to, czy w tachografie znajduje się karta należąca do kierowcy, który faktycznie kierował pojazdem. W tym celu należy odczytać dane kierującego z wydruku, tj. nazwisko i imię i porównać z innym dokumentem tożsamości. Ponadto należy z wydruku odczytać ważność karty kierowcy.

VDO

14.09.2018 13:34 (UTC)

24h

Surname 19
Givennames 19
PL /SK 1003

VIN /Z 1000000087040 0 0
21.11.2021

VINTESTPOLICJA003
PL /SK 1003

Continental Automotive GmbH
1381.1214003001

Workshop 7

TAFIN/ 1 0 0 0 3 4 0 0
T 04.12.2015

TAFIN/ 1 0 0 0 3 3 0 0
T 05.09.2018 09:24

27.08.2018 138

? 00:00 05h22

PL /SK 1003

37 680 km

05:22 00h07
x 05:29 00h19
o 05:48 00h14
x 06:02 00h20
o 06:22 03h03
x 09:25 00h05
h 09:30 02h48
x 12:16 00h05
o 12:21 00h06
x 12:27 00h02
o 12:29 01h03
h 13:32 10h28

37 922 km; 262 km

o 04h28 262 km
x 00h51 00h00
h 13h21 ? 05h22
oo 00h00

24h

Surname 19
Givennames 19
PL /SK 1003
VIN /Z 1000000087040 0 0
21.11.2021

VINTESTPOLICJA003

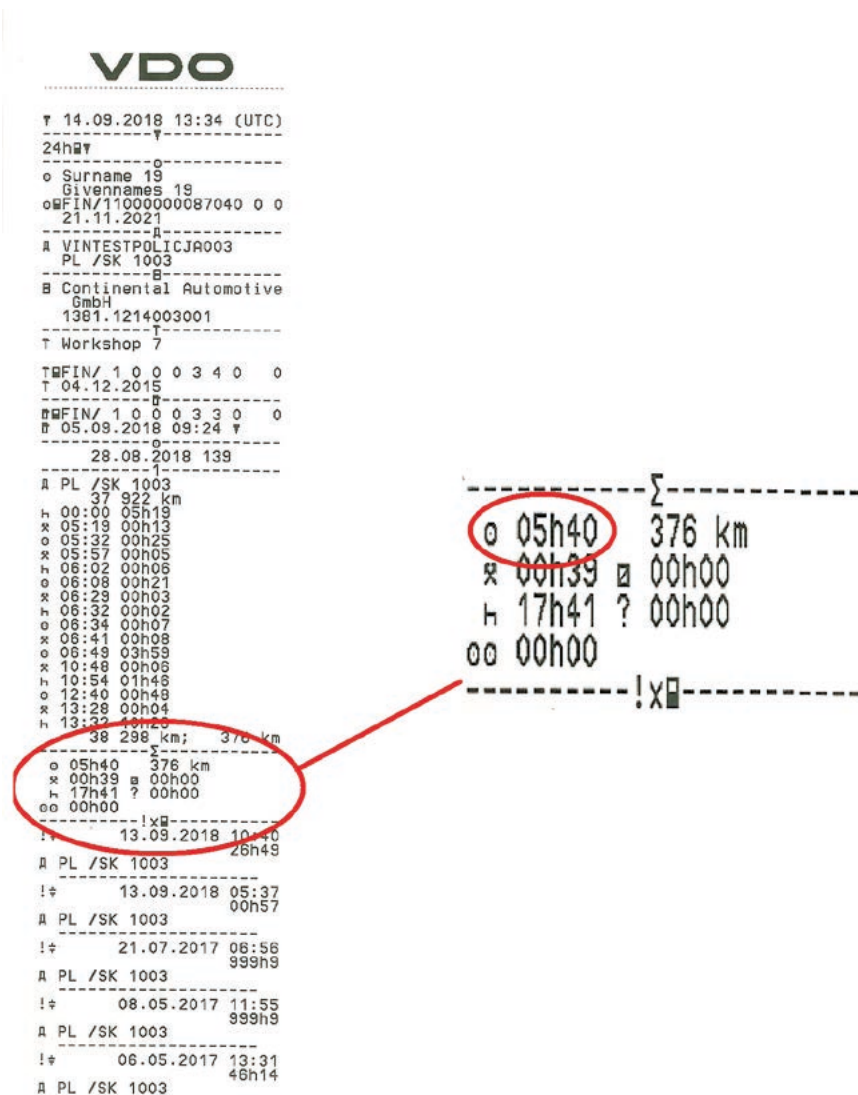
Nazwisko i imię posiadacza karty

Data ważności karty

Rys. 16. Kontrola danych na wydruku dziennych czynności kierowcy

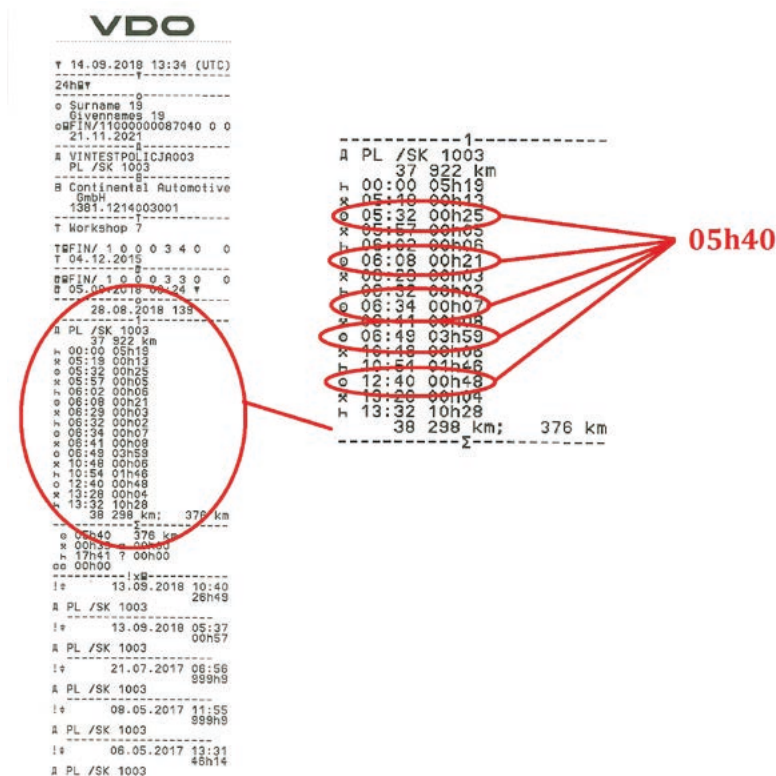
Jeżeli dokonamy weryfikacji opisanych powyżej danych należy przejść do faktycznej kontroli w zakresie przestrzegania przepisów dotyczących okresów prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw oraz czasu odpoczynku kierowcy. W pierwszej kolejności dokonujemy sprawdzenia czasu prowadzenia pojazdu oraz obowiązkowych przerw. Kontrolę taką dokonujemy poprzez analizę danych zawartych na rekordach dotyczących poszczególnych aktywności kierowcy oraz podsumowujących te aktywności.

W pierwszej kolejności weryfikujemy całkowity czas prowadzenia pojazdu przez kierującego w danej dobie. Wykonujemy to poprzez odczytanie podsumowania dotyczącego prowadzenia pojazdu (rys. 17).



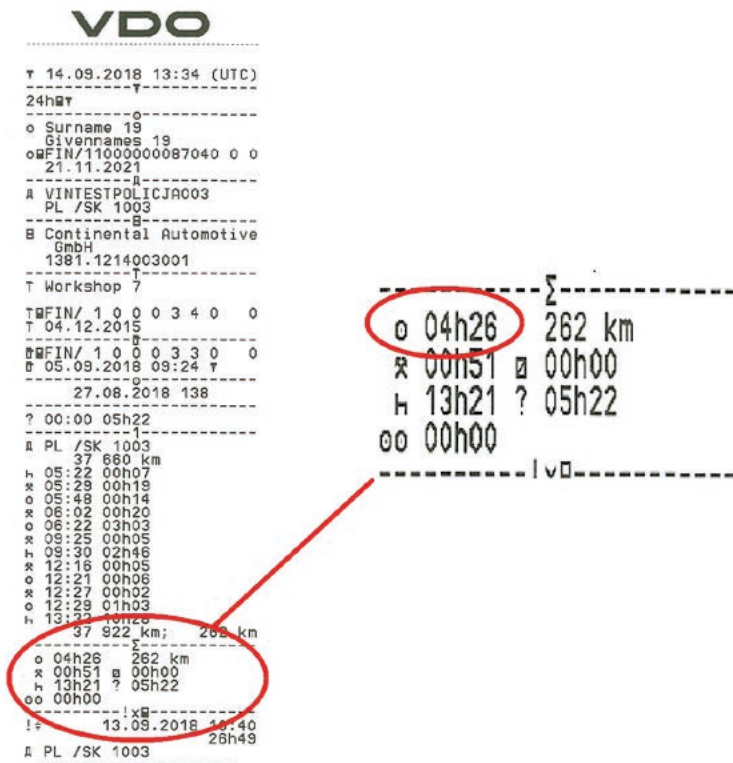
Rys. 17. Dzienny okres prowadzenia pojazdu kontrolowany z rekordu podsumowania aktywności

Należy tutaj jednak zaznaczyć, iż konieczne jest zweryfikowanie, czy całkowity czas prowadzenia pojazdu mieści się w jednej dobie zegarowej. Możemy mieć bowiem do czynienia z sytuacją kiedy kierowca rozpoczyna i kończy pracę w dwóch następujących po sobie dniach. W tej sytuacji zmuszeni jesteśmy do podliczenia całkowitego czasu prowadzenia pojazdu z rekordu zawierającego podział na poszczególne aktywności (rys. 18). Podczas tej weryfikacji bierzemy pod uwagę wszystkie aktywności dotyczące prowadzenia pojazdu, które zawierają się pomiędzy dwoma dobowymi odpoczynkami. Ponadto możemy mieć do czynienia z sytuacją, kiedy kierowca w jednej dobie rozpoczyna dwa dzienne 24-godzinne okresy rozliczeniowe. W tym przypadku również musimy dokonać kontroli na podstawie czynności znajdujących się w rekordzie zawierającym podział na poszczególne aktywności.



Rys. 18. Dzienny okres prowadzenia pojazdu kontrolowany z poszczególnych aktywności

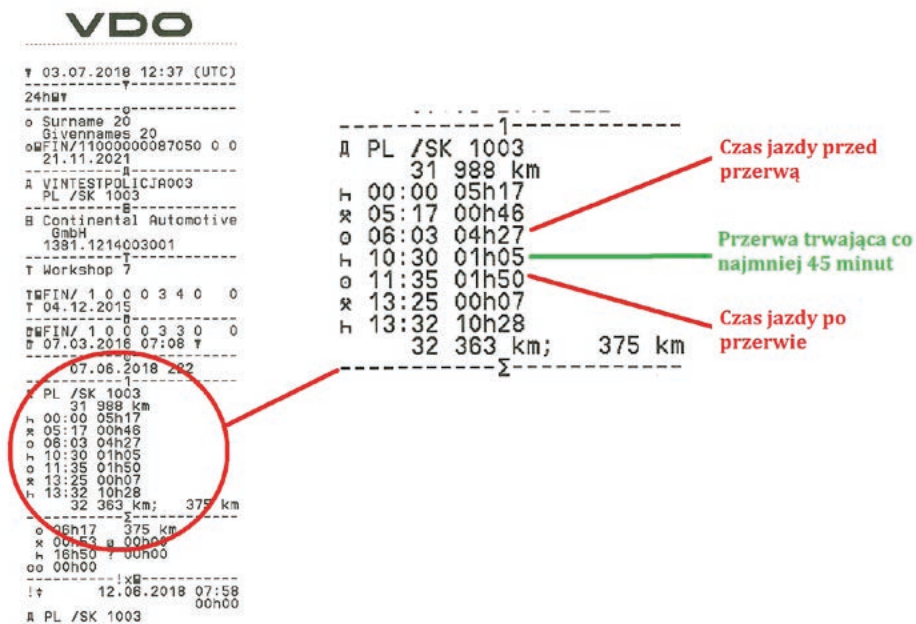
Następnie dokonujemy kontroli przestrzegania obowiązkowych przerw w jeździe. Czynność tę rozpoczynamy ponownie od sprawdzenia całkowitego czasu prowadzenia pojazdu przez kierującego. Jeżeli czas ten nie przekracza łącznie 4 godzin i 30 minut, nie jest konieczna szczegółowa weryfikacja poszczególnych aktywności kierowcy (rys. 19). Spowodowane jest to faktem, iż kierujący zobowiązany jest zrealizować co najmniej 45 minut przerwy dopiero po takim właśnie czasie jazdy.



Rys. 19

W przypadku kiedy czas ten jest dłuższy, konieczna jest szczegółowa kontrola. Wykonujemy to poprzez odszukanie w aktywnościach pierwszej przerwy trwającej co najmniej 45 minut, a następnie sumujemy czas prowadzenia pojazdu, w którym był kierowany pojazd przed przerwą (rys. 20). Czynność tę powtarzamy do momentu, kiedy po realizacji przerwy pozostanie mniej niż 4 godziny i 30 minut jazdy. Podczas

kontroli obowiązkowych przerw należy również wziąć pod uwagę możliwość podzielenia przerwy na dwie części, wynoszące odpowiednio co najmniej 15 minut pierwsza i 30 minut druga.



Rys. 20. Kontrola obowiązkowych przerw

Kontrolę norm dotyczących czasu jazdy i wymaganych przerw należy wykonać na wszystkich wydrukach dziennych aktywności kierowcy z karty kierowcy, które zostały wykonane w związku z bieżącą kontrolą. Ponadto podczas kontroli poszczególnych wydruków należy zwrócić uwagę na ciągłość rejestracji czasu pracy. Wykonać należy to poprzez kontrolę rekordu podsumowania poszczególnych aktywności. Zwracamy tutaj uwagę na piktogram znaku zapytania „?”. Jeżeli przy tym piktogramie zarejestrowany został jakikolwiek czas, świadczy to o braku ciągłości w rejestracji czasu pracy (rys. 21). W tej sytuacji konieczne jest rozpytanie kierującego, czy na tę okoliczność posiada zaświadczenia o działalności kierowcy, ewentualnie prawidłowo wydrukowane i opisane wydruki. Jeżeli kierowca takowych nie posiada, to mamy do czynienia z naruszeniem dotyczącym braku rejestracji aktywności.

VDO

```
T 14.09.2018 13:34 (UTC)
24hBT
o Surname 19
o Givennames 19
oMFIN/11000000087040 0 0
  21.11.2021
A VINTESPOLICJA003
  PL /SK 1003
B Continental Automotive
  GmbH
  1381.1214003001
T Workshop 7
TWFIN/ 1 0 0 0 3 4 0 0
T 04.12.2015
oMFIN/ 1 0 0 0 3 0 0
  05.03.2018 09:12
  27.08.2018 138
? 00:00 05h22
A PL /SK 1003
  37 660 km
h 05:22 00h07
x 05:29 00h19
x 05:48 00h14
x 06:02 00h20
x 08:22 03h03
x 09:25 00h05
h 09:30 02h46
x 12:16 00h05
o 12:21 00h06
x 12:27 00h02
o 12:29 01h03
h 13:32 10h28
  37 922 km; 262 km
o 04h26 262 km
x 00h51 00h00
h 13h21 ? 05h22
oo 00h00
!x
!+ 13.09.2018 10:40
  26h49
A PL /SK 1003
!+ 13.09.2018 05:37
  00h57
A PL /SK 1003
```

```
-----
  27.08.2018 138
? 00:00 05h22
-----
  1
A PL /SK 1003
  37 660 km
h 05:22 00h07
x 05:29 00h19
x 05:48 00h14
x 06:02 00h20
x 08:22 03h03
x 09:25 00h05
h 09:30 02h46
x 12:16 00h05
o 12:21 00h06
x 12:27 00h02
o 12:29 01h03
h 13:32 10h28
  37 922 km; 262 km
o 04h26 262 km
x 00h51 00h00
h 13h21 ? 05h22
oo 00h00
!x
-----
```

Brak zarejestrowanej aktywności kierowcy

Rys. 21. Kontrola ciągłości rejestracji aktywności

Kolejną czynnością do wykonania jest kontrola przestrzegania norm dotyczących odpoczynków. W tym przypadku najczęściej konieczna jest analiza wydruków z dwóch następujących po sobie dni. Rozpoczęcie sprawdzania odpoczynków powinno nastąpić od wydruku z dnia najbardziej odległego od dnia kontroli.

Aby prawidłowo dokonać kontroli odpoczynków poddajemy analizie wydruki z dwóch następujących po sobie dni (rys. 22). W pierwszej kolejności konieczne jest ustalenie o której godzinie kierowca rozpoczął swój 24-godzinny okres rozliczeniowy. W tym celu na pierwszym wydruku wyszukujemy pierwszej aktywności, która nastąpiła po zrealizowanym odpoczynku dobowym lub tygodniowym. Godzina rozpoczęcia wyznacza nam początek 24-godzinnego okresu rozliczeniowego, w którym kierowca obowiązany jest zrealizować co najmniej 9- lub co najmniej 11-godzinny

Kontrole wymaganych odpoczynków dobowych wykonujemy w stosunku do wszystkich dni objętych kontrolą, na których została zarejestrowana jakakolwiek aktywność. Jednocześnie należy policzyć ile razy pomiędzy dwoma odpoczynkami tygodniowymi kierujący wykorzystał skrócone odpoczynki trwające co najmniej 9 godzin i jednocześnie nie dłużej niż 11 godzin. Ponadto należy pamiętać o możliwości podzielenia regularnego odpoczynku dobowego.

Podczas kontroli odpoczynków dobowych powinniśmy zwrócić również uwagę na realizowane odpoczynki tygodniowe. W przypadku jeżeli podczas analizy poszczególnych wydruków przerwa między dwoma kolejnymi aktywnościami wynosi co najmniej 24 godziny, oznacza to, iż kierujący zrealizował odpoczynek tygodniowy. W takich przypadkach należy dokonać szczegółowego obliczenia czasu odpoczynku. Przy tym wycieszeniu może nastąpić konieczność analizy więcej niż dwóch wydruków z następujących po sobie dni.

Jeżeli z wycieszeń wynika, iż kierujący realizował odpoczynek tygodniowy, konieczne jest obliczenie jego długości, w celu ustalenia, czy został wykorzystany regularny czy skrócony odpoczynek tygodniowy. Należy również pamiętać o warunkach realizacji odpoczynków tygodniowych. Przede wszystkim kontroli podlega obowiązek realizacji odpoczynku tygodniowego po maksymalnie 6 okresach 24-godzinnych od ostatniego odpoczynku.

Na zakończenie analizy czasu pracy kierowcy na podstawie wydruków pozostaje nam obliczenie tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu. W tym celu musimy podzielić wszystkie wydruki na kalendarzowe tygodnie. Następnie sumujemy wszystkie zarejestrowane jako prowadzenie pojazdu aktywności znajdujące się na wydrukach z danego tygodnia. Wykonujemy to za pomocą rekordów podsumowujących wszystkie aktywności z danego dnia. W tym przypadku należy zwrócić uwagę, czy w jednym tygodniu kierujący nie przekroczył normy maksymalnego prowadzenia pojazdu przez 56 godzin w okresie od poniedziałku od godziny 0:00 do niedzieli do godziny 24:00.

Ponadto należy pamiętać o rozpytaniu kierującego, czy za okres podlegający kontroli, posiada jakiegokolwiek wydruki, na których dokonywał wpisów manualnych, ewentualnie czy posiada tarczki z tachografu analogowego, lub zaświadczenia o działalności

kierowcy. Może mieć to znaczenie w przypadku ujawnienia nieprawidłowości podczas analizy czasu pracy kierowcy.

Przykłady naruszeń ujawnionych podczas kontroli czasu pracy kierowcy na podstawie wydruków z tachografu

Przekroczenia maksymalnego czasu prowadzenia pojazdu bez przerwy



Rys. 23



Rys. 24

Okazanie podczas kontroli karty kierowcy, która nie zawiera wprowadzonych ręcznie bądź automatycznie wszystkich wymaganych danych dotyczących okresów aktywności kierowcy.

```

-----0-----
      24.08.2018 137
-----
h 00:00 04h15
* 04:15 00h57
-----
d PL /SK 1003
  37 564 km
h 05:12 00h03
o 05:15 00h35
h 05:50 08h11
* 12:01 00h23
o 12:24 00h58
* 13:22 00h05
h 13:27 00h05
  37 660 km;      96 km
-----
? 13:32 10h28
-----
*h 05:12 PL
  37 564 km
h* 13:32 PL
  37 660 km
o 01h33      96 km
* 01h25 00h00
h 10h34 ? 10h28
oo 00h00
-----!x-----

```

Brak wpisu manualnego aktywności kierowcy

Rys. 25

Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem wyposażonym w cyfrowe urządzenie rejestrujące bez wymaganego sprawdzenia okresowego, badania kontrolnego lub kalibracji.

VDO

```

-----
T 14.09.2018 13:35 (UTC)
24hT
-----
o Surname 19
  Givennames 19
o FIN/11000000087040 0 0
  21.11.2021
-----
d VINTESTPOLICJA003
  PL /SK 1003
-----
B Continental Automotive
  GmbH
  1381.1214003001
-----
T Workshop 7
-----
T FIN/ 1 0 0 0 3 4 0 0
T 04.12.2015
-----

```

Data i godzina wydruku

Kalibracja utraciła ważność w dniu 03.12.2017 r.

Data wykonania kalibracji

Rys. 26

Literatura

- Rozporządzenie (WE) nr 561/06 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz. Urz. UE. L Nr 102, s. 1 z 2006 r.)
- Oświadczenie Rządowe z dnia 10 grudnia 2013 r. w sprawie mocy obowiązującej zmian do umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowo (AETR), sporządzonej w Genewie dnia 1 lipca 1970 r., przyjętych w Genewie w dniach 27 listopada 2003 r., 16 marca 2006 r. i 20 czerwca 2010 r. (Dz.U. z 2014 r. nr 409)
- Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz.U. z 2012 r. poz. 1155)
- Dyrektywa 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 marca 2002 r. w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego (Dz. Urz. UE L Nr 80 s. 35)
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz. Urz. UE. L Nr 60, s. 1 z 2014 r.)
- Rozporządzenie Rady (WE) nr 2135/98 z dnia 24 września 1998 r. zmieniające rozporządzenie (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz dyrektywę 88/599/EWG dotyczącą stosowania rozporządzeń (EWG) nr 3820/85 i (EWG) nr 3821/85 (Dz. Urz. UE. L Nr 274, s. 1)

- Ustawa z dnia 5 lipca 2018 r. o tachografach (Dz.U. z 2018 r. poz. 1480)
- Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym (Dz. Urz. UE L nr 370 s. 8 z 1985 r.)
- Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 18 lipca 2008 r. w sprawie kontroli ruchu drogowego (Dz.U. nr 132 poz. 841)
- Rozporządzenie Ministra Transport, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 23 lipca 2013 r. w sprawie kontroli przewozu drogowego (Dz.U. z 2013 r. poz. 1064)

Zakład Prewencji i Ruchu Drogowego

asp. szt. Łukasz Rybiński
asp. Dariusz Chojnacki

Szkoła Policji w Katowicach
ul. gen. Jankego 276
40-684 Katowice-Piotrowice
www.katowice.szkolapolicji.gov.pl

