



CENTRUM SZKOLENIA POLICJI

T RDs

**MATERIAŁY POMOCNICZE
do kursów specjalistycznych**

Mariusz Jackowski

KONTROLA TACHOGRAFÓW CYFROWYCH

Legionowo 2016

CENTRUM SZKOLENIA POLICJI

**T
RDs**

MATERIAŁY POMOCNICZE
do kursów specjalistycznych

Mariusz Jackowski

KONTROLA TACHOGRAFÓW CYFROWYCH

Legionowo 2016

Kierownik projektu:

mł. insp. Elżbieta Kołodziejska-Powalska

Kierownik Zakładu Ruchu Drogowego Centrum Szkolenia Policji

Koordynator merytoryczny:

kom. Mariusz Jackowski

Materiały pomocnicze do kursu specjalistycznego w zakresie kontroli tachografów cyfrowych, wprowadzonego decyzją nr 848 Komendanta Głównego Policji z dnia 30 listopada 2007 r. (Dz. Urz. KGP Nr 22, poz. 168) oraz do kursu specjalistycznego w zakresie ruchu drogowego – część szczególna, wprowadzonego decyzją nr 10 Komendanta Głównego Policji z dnia 16 stycznia 2015 r. (Dz. Urz. KGP poz. 7)

© Copyright by Centrum Szkolenia Policji
Legionowo 2016

Wydawca wyraża zgodę na zwielokrotnianie i rozpowszechnianie publikacji przez jednostki organizacyjne Policji do użytku służbowego.

Opracowanie graficzne, korekta, skład komputerowy oraz druk:

Wydział Wydawnictw i Poligrafii

Centrum Szkolenia Policji

SPIS TREŚCI

Wstęp	5
1. Przepisy dotyczące norm czasu pracy i odpoczynku kierowcy	7
1.1. Okresy rozliczeniowe kierowców	9
1.2. Czas jazdy dziennej	9
1.3. Czas jazdy maksymalnej i przerwy w jeździe	10
1.4. Czas jazdy tygodniowej i dwutygodniowej	10
1.5. Odpoczynek dzienny	11
1.6. Odpoczynek tygodniowy	11
1.7. Obsada kilkuosobowa (załoga)	12
1.8. Odstępstwo	13
1.9. Wyjątek	13
2. Kontrola tachografu cyfrowego	14
2.1. Kalibracja tachografu	15
2.2. Przeglądy okresowe	16
3. Budowa, zasada działania i obsługa tachografu cyfrowego	18
3.1. Rodzaje tachografów cyfrowych i ich budowa	18
3.2. Funkcje obsługiwane przez urządzenie rejestrujące	20
3.3. Okres zapisywania i przechowywania danych	23
3.4. Tryby pracy	24
3.5. Ostrzeżenia	24
3.6. Zabezpieczenia tachografu	25
4. Karty do tachografów	26
4.1. Identyfikacja karty	28
5. Piktogramy	29
6. Wydruki	32
7. Pobieranie danych	34
Bibliografia	35

WSTĘP

Transport drogowy jest dziedziną, która w ostatniej dekadzie uległa niezwykle gwałtownemu rozwojowi. Wraz z dynamicznymi zmianami pojawiły się zjawiska niekorzystne, często wręcz patologiczne, stanowiące poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Do tych najbardziej niepożądanych należy zaliczyć coraz powszechniejsze zjawisko nieprzestrzegania przepisów dotyczących czasu pracy kierowców. Chęć zysku – jako jedna z głównych „słabości człowieka” – jest najczęstszą motywacją działań powodujących przekraczanie norm w tym zakresie, zarówno przez przedsiębiorców, jak i kierowców. Niejednokrotnie przemęczenie kierowców prowadzi do bardzo poważnych w skutkach zdarzeń drogowych. Wraz z powszechnym wdrażaniem nowych (cyfrowych) standardów w technice i gospodarce pojawiły się zmiany przepisów dotyczących instalowania i użytkowania tachografów. Cyfryzacja transportu drogowego stała się faktem. Obowiązek instalowania i użytkowania tachografów cyfrowych, wprowadzony przez Parlament i Radę WE od 1 maja 2006 r., daje szerokie, dotychczas niedostępne możliwości zarówno eksploatacyjne, jak i kontrolne. Ogranicza również niepowołaną ingerencję w działanie tachografu. Digitalizacja urządzeń rejestrujących wykorzystywanych w transporcie drogowym znacznie ogranicza możliwość stosowania niewłaściwych praktyk przez nieuczciwych przedsiębiorców i kierowców, mających na celu wprowadzenie w błąd służby kontrolne co do faktycznego czasu pracy danego kierowcy. Ponadto analiza zarejestrowanych danych przez służby kontrolne jest szybsza, skuteczniejsza i dokładniejsza, ponieważ odbywa się za pomocą odpowiednich programów. Niniejsze opracowanie stanowi swoiste vademecum z zakresu kontroli pojazdów wyposażonych w tachografy cyfrowe. Przeznaczone jest dla policjantów doskonalących swoją wiedzę i umiejętności zawodowe na kursach specjalistycznych w zakresie kontroli tachografów cyfrowych oraz w zakresie ruchu drogowego – część szczególna.

1.

Przepisy dotyczące norm czasu pracy i odpoczynku kierowcy

Czas pracy kierowcy, w ogólnym tego słowa znaczeniu, uregulowany jest w ustawie o czasie pracy kierowców¹, która w zakresie dotyczącym okresów prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw w prowadzeniu i gwarantowanych odpoczynków odsyła do rozporządzenia (WE) nr 561/2006² i umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR) sporządzonej w Genewie dnia 1 lipca 1970 r.³

Rozporządzenie nr 561/2006 ma zastosowanie do przewozu drogowego:

- **rzeczy** – gdy dopuszczalna masa całkowita pojazdów łącznie z przyczepą lub naczepą przekracza 3,5 tony; lub
- **osób** – pojazdami skonstruowanymi lub trwale przystosowanymi i przeznaczonymi do przewozu więcej niż dziewięciu osób łącznie z kierowcą.

Niezależnie od kraju rejestracji pojazdu, ma zastosowanie do przewozu drogowego wykonywanego:

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

W miejsce omawianego rozporządzenia stosuje się przepisy umowy AETR do międzynarodowego transportu drogowego wykonywanego w części poza ww. obszarem do:

- pojazdów zarejestrowanych we Wspólnocie lub w państwach będących stronami AETR, na całej trasie;
- pojazdów zarejestrowanych w państwie trzecim, niebędącym stroną AETR, tylko w odniesieniu do części trasy znajdującej się na terytorium Wspólnoty lub państw będących stronami AETR.

Wyłączenia

Rozporządzenie przewiduje również wiele wyłączeń określonych w art. 3 i 13.

Art. 3 – przewozy drogowe wykonywane:

- pojazdami używanymi do przewozu osób w ramach przewozów regularnych, których trasa nie przekracza 50 km;
- pojazdami lub zespołami pojazdów o maksymalnej dopuszczalnej masie nieprzekraczają-

¹ Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. z 2012 r. poz. 1155, z późn. zm.).

² Rozporządzenie (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 (Dz. Urz. UE L 102/1 z 11.04.2006 r.).

³ Dz. U. z 2014 r. poz. 409.

cej 7,5 tony używanymi do przewozu materiałów, sprzętu lub urządzeń do użytku kierowcy w trakcie pracy, które to pojazdy są używane wyłącznie w promieniu 100 km od bazy przedsiębiorstwa oraz pod warunkiem że prowadzenie takich pojazdów nie stanowi głównego zajęcia kierowcy;

- pojazdami o dopuszczalnej maksymalnej prędkości nieprzekraczającej 40 km/h;
- pojazdami będącymi własnością sił zbrojnych, służb obrony cywilnej, straży pożarnej i sił odpowiedzialnych za utrzymanie porządku publicznego lub wynajmowanych przez nie bez kierowcy, gdy przewóz wykonywany jest w związku z zadaniami powierzonymi tym służbom i pozostaje pod ich kontrolą;
- pojazdami używanymi w razie wypadków lub do prowadzenia działań ratunkowych, w tym pojazdami używanymi w niehandlowym przewozie pomocy humanitarnej;
- pojazdami specjalistycznymi używanymi do celów medycznych;
- pojazdami specjalistycznymi pomocy drogowej poruszającymi się w promieniu 100 km od swej bazy;
- pojazdami poddawanych próbom drogowym do celów rozwoju technicznego lub w ramach napraw albo konserwacji oraz pojazdami nowymi lub przebudowanymi, które nie zostały jeszcze dopuszczone do ruchu;
- pojazdami lub zespołami pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 7,5 tony używanymi do niehandlowego przewozu rzeczy;
- pojazdami użytkowymi o statusie pojazdów zabytkowych zgodnie z przepisami państwa członkowskiego, w którym są użytkowane, wykorzystywanymi do niehandlowych przewozów osób lub rzeczy.

Art. 13 – przewozy drogowe wykonywane:

- pojazdami będącymi własnością organów publicznych, lub wynajmowanymi przez nie bez kierowcy, w celu wykonywania przewozów drogowych, które nie stanowią konkurencji dla prywatnych przedsiębiorstw transportowych;
- pojazdami używanymi lub wynajmowanymi bez kierowcy przez przedsiębiorstwa rolnicze, ogrodnicze, leśne, gospodarstwa rolne lub rybackie do przewozu rzeczy w ramach własnej działalności gospodarczej w promieniu do 100 km od bazy przedsiębiorstwa;
- ciągnikami rolniczymi i leśnymi używanymi w działalności rolniczej lub leśnej, w promieniu do 100 km od bazy przedsiębiorstwa, które jest właścicielem lub użytkownikiem takiego pojazdu;
- pojazdami lub zespołami pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 7,5 tony, używanymi:
 - przez operatorów świadczących usługi powszechne określone w art. 2 ust. 13 dyrektywy 97/67/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 grudnia 1997 r. w sprawie wspólnych zasad rozwoju rynku wewnętrznego usług pocztowych Wspólnoty oraz poprawy jakości usług do dostarczania przesyłek w ramach usług powszechnych, lub
 - do przewozu materiałów, sprzętu lub urządzeń do użytku kierowcy w trakcie pracy.

Pojazdy takie są używane wyłącznie w promieniu 100 km od bazy przedsiębiorstwa oraz pod warunkiem że prowadzenie takich pojazdów nie stanowi głównego zajęcia kierowcy;

- pojazdami poruszającymi się wyłącznie po wyspach o powierzchni nieprzekraczającej 2300 km² w strefach, które nie są połączone z resztą terytorium kraju mostem, brodem, lub tunelem przeznaczonym dla pojazdów silnikowych;

- pojazdami używanymi do przewozu rzeczy w promieniu 100 km od bazy przedsiębiorstwa, z napędem na gaz ziemny lub ciekły lub z napędem elektrycznym, o dopuszczalnej masie całkowitej, wraz przyczepami lub naczepami, nieprzekraczającej 7,5 tony;
- pojazdami używanymi do nauki jazdy i egzaminów w celu uzyskania prawa jazdy lub świadectwa kwalifikacji zawodowych, pod warunkiem że nie używa się ich do zarobkowego przewozu rzeczy lub osób;
- pojazdami używanymi w związku z odprowadzaniem ścieków, ochroną przeciwpowodziową, konserwacją urządzeń zaopatrujących w wodę, gaz i elektryczność, utrzymaniem i kontrolą dróg, zbieraniem odpadów z gospodarstw domowych i ich wywozem, usługami telegraficznymi i telefonicznymi, nadawaniem programów radiowych i telewizyjnych oraz wykrywaniem nadajników lub odbiorników radiowych lub telewizyjnych;
- pojazdami wyposażonymi w 10 do 17 miejsc siedzących, używanymi wyłącznie do niehandlowego przewozu osób;
- specjalistycznymi pojazdami do przewozu wyposażenia cyrków i wesołych miasteczek;
- specjalnie wyposażonymi pojazdami szczególnego zastosowania, które w podstawowym zakresie służą celom edukacyjnym w czasie postoju;
- pojazdami używanymi do odbioru mleka z gospodarstw rolnych oraz odwożenia do nich pojemników na mleko lub produktów mlecznych przeznaczonych na pasze zwierzęce;
- specjalistycznymi pojazdami do przewozu pieniędzy oraz/lub przedmiotów wartościowych;
- pojazdami używanymi do przewozu odpadów lub tusz zwierzęcych nieprzeznaczonych do spożycia przez ludzi;
- pojazdami używanymi wyłącznie na drogach wewnątrz obiektów, takich jak porty, obszary międzyportowe oraz terminale kolejowe;
- pojazdami wykorzystywanymi do przewozu żywych zwierząt z gospodarstw na miejscowe targowiska i z powrotem lub z targowisk do miejscowych rzeźni w promieniu do 100 km.

1.1. Okresy rozliczeniowe kierowców

W kolejnych częściach opracowania będą omawiane m.in. czas jazdy dziennej, czas jazdy maksymalnej oraz odpoczynek dzienny. Aby zrozumieć, od kiedy rozpoczyna się naliczanie czasu jazdy dziennej i w jakim okresie kierowca musi odebrać odpoczynek dzienny, należy wyjaśnić, co oznacza okres rozliczeniowy. Rozporządzenie określa, że **okres rozliczeniowy** dla jednego kierowcy wynosi 24 h, a dla załogi – 30 h. Rozpoczyna się on po tygodniowym lub dziennym odpoczynku wykonaniem przez kierowcę jednej z trzech aktywności, tj. innej pracy, dyspozycji lub prowadzenia pojazdu. W tym okresie kierowca realizuje czas jazdy dziennej i – co bardzo ważne – przed jego zakończeniem musi odebrać kolejny odpoczynek dzienny.

1.2. Czas jazdy dziennej

Dzienny czas prowadzenia pojazdu nie może przekroczyć **9 godzin**. Jednakże może zostać przedłużony do nie więcej niż **10 godzin**, nie częściej niż **dwa razy w tygodniu**. Należy pamiętać, że kolejny odpoczynek dzienny bądź tygodniowy musi nastąpić przed upływem okresu rozliczeniowego.

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.

1.3. Czas jazdy maksymalnej i przerwy w jeździe

Po okresie prowadzenia pojazdu trwającym **4,5 godziny** kierowcy przysługuje ciągła przerwa trwająca co najmniej **45 minut**, chyba że kierowca rozpoczyna okres odpoczynku.

Przerwę tę może zastąpić przerwa **co najmniej 15-minutowa**, po której nastąpi przerwa **co najmniej 30-minutowa**, rozłożone w czasie w taki sposób, aby nie przekroczyć czasu jazdy maksymalnej.

Przerwa oznacza okres, w którym kierowca nie może prowadzić pojazdu ani wykonywać żadnej innej pracy i który jest wykorzystywany wyłącznie do wypoczynku.

Dla zrozumienia tego zagadnienia należy przeanalizować definicję okresu prowadzenia pojazdu. Wskazuje ona, że okres ten rozpoczyna się po odpoczynku lub przerwie i trwa do następnego odpoczynku lub przerwy. Oznacza to, że każda przerwa w pełnym wymiarze (45 minut lub dzielona – mająca pełen wymiar) spowoduje zakończenie naliczania czasu jazdy maksymalnej, niezależnie od tego, czy kierowca przejechał przewidziane 4,5 godziny, czy może tylko 1 godzinę. Dlatego też zgodnie z definicją czas ten może być ciągły lub przerywany.

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.

1.4. Czas jazdy tygodniowej i dwutygodniowej

Tygodniowy czas prowadzenia pojazdu nie może przekroczyć **56 godzin** i nie może skutkować przekroczeniem maksymalnego tygodniowego czasu pracy ustalonego w dyrektywie 2002/15/WE⁴ (**60 godzin**).

Łączny czas prowadzenia pojazdu w ciągu dwóch kolejnych tygodni nie może przekroczyć **90 godzin**.

⁴ 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 80/35 z 23.03.2002 r.).

Kierowca zapisuje jako inną pracę cały czas określony w art. 4 lit. e rozporządzenia 561/2006 (definicja innej pracy), a także cały czas spędzony na prowadzeniu pojazdu używanego do działalności zarobkowej nieobjętego zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia, oraz zapisuje wszelkie okresy gotowości określone w art. 15 ust. 3 lit. c rozporządzenia (EWG) nr 3821/85⁵ od ostatniego dziennego lub tygodniowego okresu odpoczynku. Zapisu tego dokonuje się ręcznie na wykresówce, na wydruku lub z użyciem funkcji ręcznego wprowadzania danych do urządzenia rejestrującego.

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

Tydzień oznacza okres od godziny 00.00 w poniedziałek do godziny 24.00 w niedzielę.

1.5. Odpoczynek dzienny

Dzienny okres odpoczynku oznacza dzienny okres, w którym kierowca może swobodnie dysponować swoim czasem, i obejmuje **regularny dzienny okres odpoczynku** lub **skrócony dzienny okres odpoczynku**:

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

Definicja podaje termin „dzienny okres odpoczynku”, ale właściwszym określeniem byłoby „wymagany odpoczynek w okresie rozliczeniowym”. Jak napisałem wcześniej, w każdym okresie rozliczeniowym kierowcy, zaczynającym się pierwszą aktywnością (inna praca lub dyspozycja), po odpoczynku dziennym bądź tygodniowym kierowca musi odebrać kolejny odpoczynek dzienny. Ważne, aby odpoczynek ten nastąpił, zanim upłynie okres rozliczeniowy kierowcy (24 godziny – 1 kierowca, 30 godzin – załoga). Odpoczynek dzienny kierowca może skrócić 3 razy pomiędzy dwoma odpoczynkami tygodniowymi. Kwestia ta zostanie wyjaśniona niżej przy omawianiu odpoczynku tygodniowego.

1.6. Odpoczynek tygodniowy

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

- regularny tygodniowy okres odpoczynku oznacza odpoczynek trwający **co najmniej 45 godzin**,

⁵ Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym (Dz. Urz. UE L 370/8 z 31.12.1985 r.).

- skrócony tygodniowy okres odpoczynku oznacza odpoczynek trwający krócej niż 45 godzin, nie mniej jednak niż **24 kolejne godziny**.

Skrócony odpoczynek tygodniowy kierowca musi zrekompensować. Brakującą część do odpoczynku regularnego tygodniowego należy odebrać jednorazowo do końca trzeciego tygodnia, licząc po tygodniu, w którym nastąpiło skrócenie, i dołączyć do odpoczynku co najmniej 9-godzinnego.

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; skrócenie to należy jednak zrekompensować równoważnym odpoczynkiem wykorzystanym jednorazowo przed końcem trzeciego tygodnia następującego po danym tygodniu.

Tygodniowy okres odpoczynku rozpoczyna się nie później niż po zakończeniu sześciu okresów 24-godzinnych, licząc od końca poprzedniego tygodniowego okresu odpoczynku. Jeżeli kierowca dokona takiego wyboru, dzienne okresy odpoczynku i skrócone tygodniowe okresy odpoczynku poza bazą może wykorzystywać w pojeździe, jeśli posiada odpowiednie miejsce do spania i pojazd znajduje się na postoju.

Wyjątkiem jest wykonywanie przez kierowcę pojedynczej usługi okazjonalnej w ruchu międzynarodowym, gdzie odpoczynek tygodniowy może być odłożony o maksymalnie 12 okresów dwudziestoczworgodzinnych przy zachowaniu ww. warunków:

- usługa została rozpoczęta po odpoczynku tygodniowym regularnym,
- trwa co najmniej 24 godzinny w państwie członkowskim innym niż państwo, w którym została rozpoczęta,
- pojazd jest wyposażony w tachograf cyfrowy,
- podczas jazdy w godzinach nocnych (22.00–06.00) czas jazdy maksymalnej nie może przekroczyć 3 godzin, z wyłączeniem załogi.

Po skorzystaniu z tego wyjątku kierowca odbiera dwa tygodniowe odpoczynki regularne (90 godzin) lub jeden regularny, a drugi skrócony. Skrócenie musi zrekompensować na ogólnych zasadach, jak opisano wyżej.

Analizując poprawność odbioru odpoczynków tygodniowych, należy porównać dwa sąsiednie tygodnie kalendarzowe i sprawdzić, czy kierowca ma co najmniej dwa ww. odpoczynki tygodniowe, z zachowaniem sześciu okresów 24-godzinnych, tj. jeżeli kierowca rozpocznie pracę o godzinie 6.00 w poniedziałek, po odpoczynku tygodniowym, to następny odpoczynek tygodniowy musi odebrać najpóźniej o godzinie 6.00 w niedzielę. W tych właśnie 6 okresach (pomiędzy jednym a kolejnym odpoczynkiem tygodniowym) kierowca może skrócić trzy razy odpoczynek dzienny. Często, mylnie, jest to rozumiane, że odpoczynek dzienny może być skrócony trzy razy w tygodniu kalendarzowym.

Należy również pamiętać, że jeżeli kierowca np. rozpoczyna odpoczynek tygodniowy w niedzielę i kończy we wtorek kolejnego tygodnia, to należy w całości go zaliczyć do tygodnia jednego bądź drugiego.

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

1.7. Obsada kilkusobowa (załoga)

W przypadku obsady kilkusobowej reguły dotyczące czasu jazdy, przerw i odpoczynków w zasadzie się nie zmieniają. Wyjątkiem jest okres rozliczeniowy, który wynosi 30 godzin, i odpoczynek dzienny w wymiarze 9 godzin. Zgodnie z poniższą definicją dopuszcza się nieobecność innego kierowcy lub kierowców przez pierwszą godzinę, natomiast przez pozostały okres załoga musi być w pełnej obsadzie.

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

1.8. Odstępstwo

Jeżeli kierowca towarzyszy pojazdowi transportowanemu promem lub koleją i wykorzystuje w tym czasie dzienny odpoczynek regularny (11 godzin), to może go przerwać nie więcej niż dwukrotnie innymi czynnościami przez czas nie dłuższy niż jedna godzina. Kierowca w tym czasie musi mieć do dyspozycji koję lub kuszetkę.

Czas spędzony na dojeździe do miejsca postoju pojazdu objętego obowiązkiem używania tachografu lub powrotu z tego miejsca, jeżeli pojazd nie znajduje się ani w miejscu zamieszkania kierowcy, ani w bazie pracodawcy, w której kierowca zwykle pracuje, nie jest liczony jako odpoczynek lub przerwa, chyba że kierowca znajduje się na promie lub w pociągu i posiada dostęp do koi lub do kuszetki. Czas ten jest traktowany jako „inna praca”.

1.9. Wyjątek

Kierowca może odstąpić od omawianych przepisów w zakresie niezbędnym dla zapewnienia bezpieczeństwa osób, pojazdu lub ładunku (art. 12 rozporządzenia 561/2006), pod warunkiem że nie zagraża to bezpieczeństwu drogowemu oraz umożliwia osiągnięcie przez pojazd odpowiedniego miejsca postoju. Powody takiego odstąpienia wskazuje odrębnie na wykresówce lub na wydruku albo na planie pracy najpóźniej po przybyciu do miejsca pozwalającego na postój. Nie mogą one być z góry zaplanowane. Musi być to sytuacja, której nie dało się przewidzieć, np. wypadek drogowy, trudne warunki atmosferyczne, brak miejsca na parkingu. Niewątpliwie każdy taki przypadek jest naruszeniem przepisów, a kontrolujący na podstawie okazanej dokumentacji i oświadczenia kierowcy może wziąć to pod uwagę.

2.

Kontrola tachografu cyfrowego

Zgodnie z rozporządzeniem nr 3821/85 urządzenie rejestrujące jest instalowane i użytkowane w tych pojazdach zarejestrowanych w państwie członkowskim, które są wykorzystywane do przewozu drogowego:

- rzeczy – gdy dopuszczalna masa całkowita pojazdów łącznie z przyczepą lub naczepą przekracza 3,5 tony; lub
- osób – pojazdami skonstruowanymi lub trwale przystosowanymi i przeznaczonymi do przewozu więcej niż dziewięciu osób łącznie z kierowcą.

Pojazd wyposażony w urządzenie rejestrujące musi mieć prędkościomierz i licznik kilometrów. Funkcje te może spełniać urządzenie rejestrujące. Celem tachografu jest rejestrowanie, przechowywanie, wyświetlanie, drukowanie i wyprowadzanie danych związanych z czynnościami wykonywanymi przez kierowcę. Od 1 maja 2006 r. na terenie Unii Europejskiej wprowadzono obowiązek instalowania tachografów cyfrowych w nowo rejestrowanych pojazdach. Nie ma powszechnego obowiązku wymiany tachografu analogowego na cyfrowy, z wyjątkiem samochodów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 12 ton i autobusów o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 10 ton. Te pojazdy zostały dopuszczone do ruchu po 1 stycznia 1996 r. W ich przypadku, w razie wymiany tachografu (awaria), należy zainstalować urządzenie cyfrowe. Konstrukcja urządzeń rejestrujących, zasady instalacji, użytkowania i kontroli powinny spełniać wymagania rozporządzenia 3821/85 oraz wymagania określone w załączniku IB, stanowiącym integralną część niniejszego rozporządzenia. Państwo członkowskie przyznaje homologację typu WE części, dla każdego rodzaju urządzenia rejestrującego lub karty pamięci, spełniających wymagania wymienione w załączniku IB do niniejszego rozporządzenia. W myśl art. 3 ustawy z dnia 29 lipca 2005 r. o systemie tachografów cyfrowych (Dz. U. Nr 180, poz. 1494, z późn. zm.) homologację typu tachografu cyfrowego i kart w Polsce przeprowadza Prezes Głównego Urzędu Miar. Ponadto zgodnie z przepisami ustawy Prawo o miarach⁶ wszystkie przyrządy pomiarowe muszą być poddane prawnej kontroli metrologicznej, która polega na zatwierdzeniu typu urządzenia, legalizacji pierwotnej i ponownej. **Legalizacja ponowna tachografów jest wykonywana wyłącznie po naprawie.** Przyrządy pomiarowe podlegające prawnej kontroli metrologicznej mogą być wprowadzane do obrotu i użytkowania oraz użytkowane tylko wówczas, jeżeli posiadają odpowiednio ważną decyzję zatwierdzenia typu lub ważną legalizację. Za równoważne zatwierdzeniu typu i legalizacji pierwotnej Prezes Głównego Urzędu Miar może uznać, w drodze decyzji, odpowiednie dokumenty potwierdzające dokonanie prawnej kontroli metrologicznej przyrządu pomiarowego

⁶ Ustawa z dnia 11 maja 2001 r. Prawo o miarach (Dz. U. z 2013 r. poz. 1069, z późn. zm.).

przez właściwe zagraniczne instytucje metrologiczne. **Dowodem legalizacji jest świadectwo legalizacji lub cecha legalizacji umieszczana na przyrządzie pomiarowym, poświadczające dokonanie legalizacji.**

Legalizacja traci ważność w przypadku:

- stwierdzenia, że przyrząd pomiarowy przestał spełniać wymagania;
- uszkodzenia przyrządu pomiarowego;
- uszkodzenia albo zniszczenia cechy legalizacji lub cechy zabezpieczającej;
- zmiany miejsca instalacji lub użytkowania przyrządu pomiarowego, w którym legalizacja była wykonana.

Pracodawca oraz kierowcy zapewnią poprawne działanie i odpowiednie stosowanie, z jednej strony – urządzeń rejestrujących, a z drugiej strony – karty kierowcy, w przypadku, gdy kierowca jest obowiązany prowadzić pojazd wyposażony w tachograf cyfrowy. Pracodawca i kierowca zapewniają, biorąc pod uwagę długość okresu pracy, że drukowanie będzie poprawnie wykonane w przypadku przeprowadzenia inspekcji.

Urządzenie rejestrujące – oznacza całość urządzeń zamierzonych do instalowania w pojazdach drogowych w celu automatycznego lub półautomatycznego pokazywania, rejestrowania i zapamiętywania szczegółowych danych o ruchu takich pojazdów i o pewnych okresach pracy osób kierujących tymi pojazdami.

2.1. Kalibracja tachografu

Nowe urządzenie rejestrujące jest dostarczane producentom lub instalatorom w postaci nieaktywnej, tzn. nie jest ono jeszcze w stanie rejestrować żadnych danych w swej pamięci masowej ani na karcie kierowcy. Aktywacja urządzenia

następuje najpóźniej przed rozpoczęciem korzystania z pojazdu w zakresie objętym rozporządzeniem (WE) nr 561/2006 poprzez pierwsze włożenie karty warsztatowej. Po aktywowaniu wszystkie funkcje i prawa dostępu do danych są w pełni wdrożone. Następnym krokiem po instalacji jest kalibracja. Podczas pierwszej kalibracji wprowadzenie numeru rejestracyjnego pojazdu (VRN) nie jest konieczne, jeżeli nie jest on znany uprawnionemu warsztatowi mającemu przeprowadzić kalibrację. W tej sytuacji, i tylko wtedy, właściciel pojazdu może wprowadzić VRN, używając swojej karty firmowej przed rozpoczęciem korzystania z pojazdu w zakresie objętym rozporządzeniem (WE) nr 561/2006 (np. używając poleceń poprzez odpowiednie menu interfejsu człowiek-maszyna przyrządu rejestrującego). Każda aktualizacja lub potwierdzenie tego wprowadzenia są możliwe jedynie z użyciem karty warsztatowej.

SIEMENS VDO	
ESELECTRO Elektroniczne Systemy Pomiarowo-Kontrolne Monika Nowak Gniewomierz 50 59-241 Legnickie Pole PL0028	
Data kontroli	08-03-31
Nr id. poj.	WMAN28ZZ48Y207927
Nr urządzenia	944356
Rozmiar opon	315/70R22.5
w	11 840
k	11 840
l	3 141

● Tabliczka instalacyjna
Źródło: Mariusz Jackowski

Po zainstalowaniu i sprawdzeniu urządzenia rejestrującego mocuje się na nim dobrze widoczną i łatwo dostępną tabliczkę instalacyjną. Jeżeli nie jest to możliwe, tabliczkę mocuje się na słupku pojazdu, tak aby była dobrze widoczna. W przypadku pojazdów, które nie posiadają słupka, tabliczkę instalacyjną należy umocować na ościeżnicy po stronie kierowcy pojazdu, tak aby zawsze była dobrze widoczna.

Po każdej kontroli przeprowadzonej przez uprawnionego instalatora lub warsztat w miejsce starej tabliczki mocuje się nową.

Tabliczka zawiera co najmniej następujące dane:

- nazwę, adres lub nazwę handlową uprawnionego instalatora lub warsztatu,
- współczynnik charakterystyczny pojazdu, w postaci „w = ...imp/km”,
- stałą urządzenia rejestrującego, w postaci „k = ...imp/km”,
- skuteczny obwód opon, w postaci „l = ...mm”,
- rozmiar opon,
- datę pomiaru współczynnika charakterystycznego pojazdu i skutecznego obwodu opon,
- numer identyfikacyjny pojazdu.

Instalacja – montaż urządzenia rejestrującego w pojeździe.

Aktywacja – faza, w której urządzenie rejestrujące uzyskuje pełną funkcjonalność i uruchamia wszystkie funkcje, włącznie z funkcjami zabezpieczającymi.

Kalibracja – aktualizacja lub potwierdzenie parametrów pojazdu przechowywanych w pamięci danych. Parametry pojazdu obejmują identyfikację pojazdu (numery VIN, VRN i kod rejestrującego państwa członkowskiego) i charakterystyki pojazdu (w, k, l, wielkość opon, ustawienie ogranicznika prędkości (gdy dotyczy), bieżący czas UTC, bieżącą wartość licznika kilometrów). Do kalibracji potrzebna jest karta warsztatowa.

2.2. Przeglądy okresowe

Każdy przyrząd, zarówno nowy, jak i po naprawie, jest kontrolowany pod względem prawidłowego funkcjonowania oraz dokładności odczytów i rejestracji, w granicach dopuszczalnych błędów w zakresie odległości i prędkości.

Dopuszczalne błędy w eksploatacji:

odległość – $\pm 4\%$,
prędkość – ± 6 km/godz.

Przeglądy okresowe tachografu cyfrowego przeprowadza się:

- po każdej naprawie urządzenia,
- po jakiegokolwiek zmianie współczynnika charakterystycznego pojazdu lub skutecznego obwodu tocznego opon,
- gdy czas UTC urządzenia różni się od czasu UTC o więcej niż 20 minut,

- przy zmianie numeru VRN,
- przynajmniej raz w okresie dwóch lat (24 miesięcy) od ostatniej kontroli.

Przeglądy okresowe obejmują następujące kontrole:

- czy urządzenie rejestrujące działa prawidłowo, włącznie z funkcją gromadzenia danych na kartach do tachografów,
- czy jest zachowana zgodność z wymaganiami rozdziału III pkt 2.1 i 2.2 rozp. nr 3821/85 co do maksymalnych tolerancji przy instalacji,
- czy urządzenie rejestrujące opatrzone jest znakiem homologacji typu,
- czy tabliczka instalacyjna oraz tabliczka znamionowa są zamocowane,
- czy plomby na urządzeniu i na innych częściach instalacji są nienaruszone,
- sprawdzenie rozmiaru opon i wyznaczenie faktycznego obwodu tocznego kół,
- czy do urządzenia nie są podłączone żadne urządzenia służące do manipulacji.

W ramach przeglądu okresowego wykonuje się kalibrację.

Przegląd okresowy – zespół czynności wykonywanych w celu skontrolowania, czy urządzenie rejestrujące pracuje prawidłowo i czy jego ustawienia odpowiadają parametrom pojazdu.

3.

Budowa, zasada działania i obsługa tachografu cyfrowego

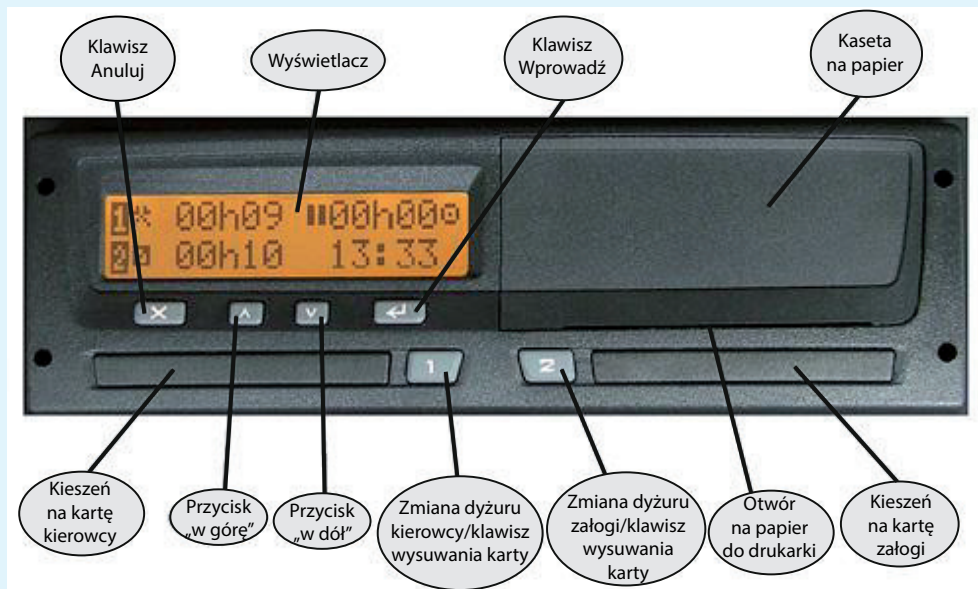
3.1. Rodzaje tachografów cyfrowych i ich budowa

Urządzenie rejestrujące składa się z przewodów, czujnika ruchu i przyrządu rejestrującego. Przyrząd rejestrujący składa się z jednostki przetwarzającej, pamięci danych, zegara czasu rzeczywistego, dwóch czytników kart inteligentnych (dla kierowcy i współkierowcy), drukarki, wyświetlacza, ostrzeżenia wizualnego, gniazda do kalibracji/wczytywania danych i urządzeń do wprowadzania danych przez użytkownika. Interfejs między czujnikami ruchu i przyrządami rejestrującymi jest zgodny z normą ISO 16844-3:2004, Cor 1:2006.

• Tachograf SIEMENS VDO



• Tachograf STONERIDGE



● Źródło: http://neris.pl/tacho_obsługa.html.

• Tachograf ACTIA



● Źródło: http://neris.pl/tacho_obsługa.html.

3.2. Funkcje obsługiwane przez urządzenie rejestrujące

Każde urządzenie rejestrujące realizuje następujące funkcje:

- monitorowanie wkładania i wyjmowania kart,
- pomiar prędkości i odległości,
- pomiar prędkości,
- pomiar czasu,
- monitorowanie czynności wykonywanych przez kierowcę,
- monitorowanie stanu prowadzenia pojazdu,
- dane wprowadzane ręcznie przez kierowcę,
- wprowadzanie miejsca rozpoczęcia i/lub zakończenia okresu pracy,
- ręcznie wprowadzane dane o czynnościach kierowcy,
- warunki szczególne,
- zarządzanie blokadami firmowymi,
- monitorowanie czynności kontrolnych,
- wykrywanie zdarzeń lub usterek,
- testy wbudowane i autotesty,
- odczyt z pamięci danych,
- rejestrowanie i przechowywanie w pamięci danych,
- odczyt z kart do tachografów,
- rejestrowanie i przechowywanie na kartach do tachografów,
- wyświetlanie,
- drukowanie,
- ostrzeganie,
- przesyłanie danych do nośników zewnętrznych,
- wyprowadzanie danych do dodatkowych urządzeń zewnętrznych,
- kalibracja,
- nastawianie czasu.

• Opis wybranych funkcji

Monitorowanie wkładania i wyjmowania kart – po włożeniu karty tachograf sprawdza, czy karta jest ważna i jakiego typu jest to karta (kierowcy, kontrolna, firmowa czy może warsztatowa).

Pomiar prędkości i odległości – funkcja ta nieprzerwanie mierzy i dostarcza wartość stanu licznika kilometrów odpowiadającą całkowitej drodze przebytej przez pojazd, mierzy i dostarcza wartość prędkości pojazdu, podaje także informacje o tym, czy pojazd porusza się, czy stoi. Uważa się, że pojazd porusza się, gdy tylko funkcja pomiaru prędkości wykrywa więcej niż 1 impuls na sekundę z czujnika ruchu przez przynajmniej pięć sekund; w przeciwnym razie uważa się, że pojazd stoi. Długość przebytej drogi może być mierzona, gdy pojazd porusza się do przodu i do tyłu, albo tylko do przodu. Pomiar odległości jest wykonywany z dokładnością (odległości przynajmniej 1000 m) $\pm 4\%$ podczas eksploatacji. Pomiar odległości jest wykonywany z rozdzielczością przynajmniej 0,1 km lub lepszą.

Pomiar prędkości – urządzenie rejestrujące mierzy prędkość w zakresie od 0 do 220 km/godz. w celu zapewnienia maksymalnej tolerancji wskazywanej prędkości ± 6 km/godz. podczas eksploatacji. Pomiar prędkości jest wykonywany z rozdzielczością przynajmniej 1 km/godz. lub lepszą.

WAŻNE! W celu wykrycia manipulowania danymi dotyczącymi ruchu informacje z czujnika ruchu są potwierdzane przez informacje dotyczące ruchu pojazdu pochodzące z co najmniej jednego źródła niezależnego od czujnika ruchu.

Pomiar czasu – funkcja pomiaru czasu mierzy czas nieprzerwanie i cyfrowo podaje datę i godzinę w czasie UTC. Czas UTC jest skoordynowanym czasem uniwersalnym z czasem w Greenwich w Wielkiej Brytanii. W celu wizualizacji czasu lokalnego możliwa jest zmiana przesunięcia wyświetlanego czasu skokowo co pół godziny. Nie dopuszcza się innych przesunięć poza przesunięciami wstecz lub do przodu o wielokrotność połowy godziny. Dryft czasu mieści się w granicach ± 2 sekundy dziennie w warunkach zgodnych z homologacją typu. Pomiar czasu jest wykonywany z rozdzielczością przynajmniej 1 sekundy lub lepszą. Odcięcie zewnętrznego źródła zasilania na czas nie krótszy niż 12 miesięcy w warunkach zgodnych z homologacją typu nie wpływa na pomiar czasu.

Monitorowanie czynności wykonywanych przez kierowcę – funkcja ta nieprzerwanie i odrębnie monitoruje czynności wykonywane przez kierowcę i współkierowcę. Czynnościami kierowcy są „prowadzenie”, „praca”, „dyspozycyjność” lub „przerwa/odpoczynek”. Kierowca i/lub współkierowca mogą ręcznie wybierać „pracę”, „dyspozycyjność” lub „przerwę/odpoczynek”. Gdy pojazd porusza się, następuje automatyczne wybranie „prowadzenie” dla kierowcy i „dyspozycyjność” dla współkierowcy. Gdy pojazd zatrzymuje się, następuje automatyczne wybranie „pracy” dla kierowcy. Jeżeli w czasie 120 sekund od automatycznej zmiany na „pracę”, wskutek zatrzymania pojazdu nastąpi zmiana czynności na „odpoczynek” lub „dyspozycyjność”, to przyjmuje się, że pierwsza taka zmiana zaistniała w czasie postoju pojazdu (w ten sposób można anulować zmianę na „pracę”). Funkcja ta przekazuje zmiany czynności do funkcji rejestrującej w odstępach co jedną minutę. W danej minucie zegarowej, jeżeli „prowadzenie” jest zarejestrowane jako czynność w minucie bezpośrednio ją poprzedzającej i następującej bezpośrednio po niej, to cała ta minuta liczy się jako „prowadzenie”. W danej minucie zegarowej, nietraktowanej jako „prowadzenie” zgodnie z poprzednimi wymaganiami, cała taka minuta liczy się jako jedna czynność, która trwała najdłużej w ciągu tej minuty (lub była późniejsza w przypadku czynności o jednakowym czasie trwania). Funkcja ta także nieprzerwanie monitoruje zarówno nieprzerwany czas prowadzenia pojazdu, jak i skumulowany czas przerwy dla kierowcy.

Monitorowanie stanu prowadzenia pojazdu – funkcja ta nieprzerwanie i automatycznie monitoruje stan prowadzenia pojazdu. Po włożeniu dwóch ważnych kart kierowcy wybierany jest stan prowadzenia pojazdu „załoga”, w każdym innym przypadku wybierany jest stan prowadzenia pojazdu „jeden kierowca”.

Dane wprowadzane ręcznie przez kierowcę – wprowadzanie miejsca rozpoczęcia lub zakończenia okresu pracy. Funkcja ta umożliwia wprowadzanie miejsc rozpoczęcia i zakończenia okresu pracy dla kierowcy i współkierowcy. Jako miejsce rozpoczęcia i zakończenia pracy wpisuje się kraj i dodatkowo, gdy stosowane, region. W chwili wyjęcia karty kierowcy lub warsztatowej urządzenie rejestrujące sygnalizuje, że oczekuje wprowadzenia „miejsca zakończenia dziennego okresu pracy”. Urządzenie umożliwia zignorowanie tego żądania. Możliwe jest wprowadzenie

miejsca rozpoczęcia lub zakończenia dziennego okresu pracy przez wybranie polecenia w menu. Jeżeli w ciągu jednej minuty zegarowej wydane zostanie więcej poleceń niż jedno, zarejestrowane zostaje tylko ostatnie miejsce rozpoczęcia i ostatnie miejsce zakończenia wybrane w tym czasie.

Ręcznie wprowadzane dane o czynnościach kierowcy – po włożeniu karty kierowcy lub warsztatowej, i tylko w tym czasie, urządzenie rejestrujące umożliwia ręczne wprowadzanie czynności. W razie potrzeby możliwe jest ręczne wprowadzanie czynności przy pierwszym włożeniu uprzednio nieużywanej karty kierowcy (lub warsztatowej). Ręczne wprowadzenie czynności następuje w kolejności chronologicznej w okresie między ostatnim wyjęciem a obecnym włożeniem karty. Godzina rozpoczęcia pierwszej czynności jest ustawiona na godzinę wyjęcia karty. Dla każdego kolejnego wprowadzenia godzina rozpoczęcia jest wstępnie ustawiona tak, aby następowała bezpośrednio po godzinie zakończenia poprzedniego wprowadzenia. Rodzaj czynności i godzinę zakończenia wybiera się dla każdej czynności. Procedura kończy się, gdy godzina zakończenia ręcznie wprowadzanej czynności pokrywa się z godziną włożenia karty. Urządzenie rejestrujące umożliwia opcjonalnie posiadaczowi karty modyfikowanie ręcznie wprowadzonej czynności aż do zatwierdzenia przez wybranie odpowiedniego polecenia. W późniejszym czasie wprowadzenie takich zmian jest zabronione.

Stany szczególne – urządzenie rejestrujące umożliwia kierowcy wprowadzenie w czasie rzeczywistym następujących dwóch stanów szczególnych: „poza zakresem” (początek, koniec) „przeprawa promowa/przejazd kolejowy”. Przy wybraniu stanu „poza zakresem” nie może występować stan „przeprawa promowa/przejazd kolejowy”. Włożenie lub wyjęcie karty kierowcy powoduje automatycznie zakończenie wybranego stanu „poza zakresem”. Wybrany stan „poza zakresem” blokuje następujące zdarzenia i ostrzeżenia: prowadzenie pojazdu bez prawidłowej karty i ostrzeżenia związane z prowadzeniem pojazdu bez przerw.

Zarządzanie blokadami firmowymi – funkcja ta umożliwia zarządzanie blokadami umieszczanymi przez firmę w celu ograniczenia dostępu do danych, gdy urządzenie pracuje w trybie firmowym. Blokadę firmową polegają na ustawieniu daty/godziny rozpoczęcia (włączenie blokady) i daty/godziny zakończenia (zwolnienie blokady) związanych z identyfikacją firmy pobraną z numeru karty firmowej (przy włączeniu blokady). Można je włączać i zwalniać tylko w czasie rzeczywistym. Blokadę może zwolnić tylko ta firma, która ją włączyła (identyfikowana na podstawie pierwszych 13 cyfr numeru karty firmowej), lub zwolnienie następuje automatycznie po włączeniu blokady przez inną firmę. W przypadku gdy firma włącza blokadę, a poprzednia blokada była włączona przez tę samą firmę, przyjmuje się, że poprzednia blokada nie została zdjęta i nadal jest włączona.

Monitorowanie czynności kontrolnych – funkcja ta również monitoruje kontrole przekroczenia prędkości wykonywane w trybie kontrolnym. Uważa się, że kontrola przekroczenia prędkości została przeprowadzona, gdy w trybie kontrolnym komunikat „przekroczenie prędkości” zostaje wysłany do drukarki lub wyświetlony na monitorze, lub gdy dane o „zdarzeniach i usterekach” zostały pobrane z pamięci danych przyrządu rejestrującego.

Wykrywanie zdarzeń lub usterek – funkcja ta wykrywa następujące zdarzenia: włożenie nieważnej karty, konflikt kart, nakładające się czasy, prowadzenie bez prawidłowej karty, włożenie karty podczas jazdy, przekroczenie prędkości, przerwa zasilania, błąd danych dotyczących ruchu, próba naruszenia zabezpieczenia oraz usterki: karty, tachografu, drukarki, wyświetlacza, systemu odczytywania danych oraz czujnika.

3.3. Okres zapisywania i przechowywania danych

Urządzenie rejestrujące zapisuje i przechowuje poniższe informacje w swej pamięci danych przez okres przynajmniej 365 dni:

- dane rejestrowane przy wkładaniu i wyjmowaniu karty kierowcy,
- dane dotyczące czynności kierowcy,
- miejsca rozpoczęcia i/lub zakończenia dziennego okresu pracy,
- dane dotyczące licznika kilometrów,
- dane dotyczące warunków szczególnych.

Po zapisaniu pamięci danych najstarsze dane zastępowane są nowymi.

Okres przechowywania niektórych danych:

- dane identyfikujące sprzęt (przyrząd rejestrujący, czujnik ruchu) – są rejestrowane i zapisywane w pamięci tylko raz i tylko przez producenta urządzenia, z wyłączeniem danych dotyczących oprogramowania i numeru homologacji, które mogą się zmieniać w przypadku aktualizacji oprogramowania urządzenia rejestrującego,
- elementy zabezpieczenia – wpisuje je producent przyrządu rejestrującego,
- dane dotyczące zdarzeń – zgodnie z tabelą pod pozycją 094 zał. IB rozp. 3821/85,
- dane dotyczące usterek – zgodnie z tabelą pod pozycją 096 zał. IB rozp. 3821/85,
- dane kalibracyjne – 5 ostatnich kalibracji,
- dane dotyczące regulacji czasu – ostatnia regulacja czasu oraz 5 największych regulacji od ostatniej kalibracji,
- dane dotyczące kontroli – ostatnich 20 czynności kontrolnych,
- dane dotyczące blokad firmowych – 255 ostatnich blokad firmowych,
- dane dotyczące wczytywania danych – ostatnie pobieranie danych.

WYJĄTEK! Urządzenie rejestrujące rejestruje i przechowuje w swojej pamięci danych prędkość chwilową pojazdu wraz z datą i godziną, rejestrowane co sekundę, za okres przynajmniej ostatnich 24 godzin, w których pojazd był w ruchu.

Pamięć karty kierowcy wystarcza do przechowywania danych dotyczących czynności kierowcy przez przynajmniej 28 dni (przeciętną aktywność kierowcy definiuje się jako 93 zmiany czynności dziennie).

365 dni definiuje się jako 365 dni kalendarzowych przeciętnych czynności wykonywanych przez kierowców w pojeździe. Przeciętne czynności na dzień w pojeździe definiuje się jako przynajmniej 6 kierowców lub współkierowców, 6 cykli wkładania/wyjmowania karty i 256 zmian czynności. Tak więc „365 dni” obejmuje przynajmniej 2190 współkierowców, 2190 cykli wkładania/wyjmowania karty i 93 440 zmian czynności. Czasy rejestruje się z rozdzielczością 1 minuty, chyba że ustalono inaczej. Stany licznika kilometrów rejestruje się z rozdzielczością 1 km. Prędkości rejestruje się z rozdzielczością 1 km/godz.

3.4. Tryby pracy

Każdy tachograf może pracować w czterech trybach pracy:

- tryb eksploatacyjny,
- tryb kontrolny,
- tryb kalibracyjny,
- tryb firmowy.

Urządzenie przełącza się do odpowiedniego trybu pracy w zależności od tego, jakie karty do tachografów są włożone do czytników (tryb eksploatacyjny – karta kierowcy lub brak karty, tryb kontrolny – karta kontrolera, tryb kalibracyjny – karta warsztatowa, tryb firmowy – karta firmowa).

WAŻNE! Dane cyfrowe z pamięci masowej tachografu można wyprowadzić, gdy tachograf pracuje w jednym z trzech trybów, tj. kontrolnym, kalibracyjnym lub firmowym. Urządzenie rejestrujące ignoruje karty nieważne, z wyjątkiem tego, że możliwe jest wyświetlanie, drukowanie lub wczytywanie danych zgromadzonych na kartach, których termin ważności minął.

Urządzenie rejestrujące może wyprowadzać dane na wyświetlacz, do drukarki lub interfejsów zewnętrznych z następującymi wyjątkami:

- w trybie eksploatacyjnym – wszystkie dane identyfikujące osoby (nazwisko i imię/imiona) nieodpowiadające włożonej karcie do tachografu są wygaszone, a numer karty nieodpowiadający włożonej karcie do tachografu jest częściowo wygaszony (wszystkie nieparzyste znaki od lewej do prawej są wygaszone),
- w trybie firmowym – dane dotyczące kierowcy mogą być wyprowadzane tylko w okresach, w których nie ma żadnej blokady lub blokada nie została założona przez inną firmę (określona pierwszymi 13 cyframi numeru karty firmowej),
- przy braku karty w czytniku urządzenia rejestrującego dane dotyczące kierowcy mogą być wyprowadzane tylko dla obecnego i ośmiu poprzednich dni kalendarzowych.

3.5. Ostrzeżenia

Urządzenie rejestrujące ostrzega kierowcę o wykryciu zdarzenia, usterki oraz o przerwie zasilania, które może być opóźnione do czasu jego przywrócenia. Ostrzega również kierowcę na 15 minut przed przekroczeniem i w momencie przekroczenia maksymalnego dopuszczalnego nieprzerwanego czasu prowadzenia pojazdu. Ostrzeżenia są wizualne (pulsowanie wyświetlacza) oraz w postaci wyświetlanych komunikatów. Dodatkowo dopuszcza się ostrzeżenia akustyczne. Ostrzeżenia wizualne trwają przez przynajmniej 30 sekund, chyba że są potwierdzone przez użytkownika poprzez wciśnięcie dowolnego przycisku w urządzeniu rejestrującym. Komunikaty zawsze trzeba potwierdzić wciśnięciem specjalnego przycisku lub polecenia urządzenia rejestrującego. Dopuszcza się dodatkowe ostrzeżenia, pod warunkiem że nie są mylące dla kierowców w odniesieniu do wcześniej zdefiniowanych ostrzeżeń.

3.6. Zabezpieczenia tachografu

Celem zabezpieczenia systemu jest taka ochrona pamięci danych, by uniemożliwić nieautoryzowany dostęp i manipulowanie danymi, oraz wykrycie wszelkich takich prób, ochrona integralności i autentyczności danych wymienianych między czujnikiem ruchu a przyrządem rejestrującym, ochrona integralności i autentyczności danych wymienianych między urządzeniem rejestrującym a kartami do tachografów oraz sprawdzenie integralności i autentyczności wczytywanych danych. W celu uzyskania zabezpieczenia systemu urządzenie rejestrujące musi spełniać wymagania dotyczące bezpieczeństwa ustanowione dla czujnika ruchu i przyrządu rejestrującego ogólne cele zabezpieczenia.

• Plombowanie

Następujące części są zaplombowane:

- wszelkie połączenia, których rozłączenie może powodować niewykrywalne zmiany danych lub niewykrywalne utraty danych,
- tabliczka instalacyjna, dopóki nie jest przymocowana w taki sposób, że nie można jej usunąć bez uszkodzenia wykonanych na niej oznaczeń.

Plomby mogą być zdjęte:

- w przypadkach nagłej konieczności,
- w celu zainstalowania, wyregulowania lub naprawy urządzenia ograniczenia prędkości lub innego urządzenia istotnego dla bezpieczeństwa drogowego, z zastrzeżeniem, że urządzenie rejestrujące nadal pracuje niezawodnie i prawidłowo, oraz zostanie powtórnie zaplombowane przez uprawnionego instalatora lub warsztat (zgodnie z rozdziałem VI) niezwłocznie po zainstalowaniu urządzenia ograniczenia prędkości lub innego urządzenia istotnego dla bezpieczeństwa drogowego lub w terminie siedmiu dni w pozostałych przypadkach.

Każdy przypadek zniszczenia takiej plomby wymaga sporządzenia pisemnego oświadczenia podającego powody takiego działania, a oświadczenie to udostępniane jest właściwemu organowi.

4.

Karty do tachografów

Karta do tachografów – oznacza kartę inteligentną, przeznaczoną do użycia w urządzeniu rejestrującym. Karty do tachografów umożliwiają urządzeniu rejestrującemu identyfikację tożsamości (lub grupy tożsamości) posiadacza karty i umożliwiają przekazywanie i gromadzenie danych dotyczących posiadacza karty.

Wyróżnia się następujące typy kart do tachografów:

- karta kierowcy,
- karta kontrolna,
- karta warsztatowa,
- karta firmowa.

Organem właściwym do wydawania kart jest Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych.

Karta kierowcy



Karta przedsiębiorstwa



Karta kontrolna



Karta warsztatowa



Karta kierowcy – oznacza kartę do tachografów wydaną konkretnemu kierowcy przez organy państwa członkowskiego. Karta kierowcy identyfikuje kierowcę i umożliwia gromadzenie danych dotyczących wykonywanych przez niego czynności.

Karta firmowa – oznacza kartę do tachografów wydaną przez organ państwa członkowskiego właścicielowi lub posiadaczowi pojazdów wyposażonych w urządzenie rejestrujące. Karta firmowa identyfikuje przedsiębiorstwo i umożliwia odczytywanie, wczytywanie i drukowanie danych zapisanych w urządzeniu rejestrującym, które zostały wprowadzone przez to przedsiębiorstwo lub które nie zostały wprowadzone przez żadne przedsiębiorstwo.

Karta kontrolna – oznacza kartę do tachografów wydaną przez organ państwa członkowskiego, właściwego krajowego organu kontrolnego. Karta kontrolna identyfikuje organ kontrolny i, w miarę możliwości, odpowiedzialnego funkcjonariusza oraz umożliwia dostęp do danych zapisanych w pamięci lub na karcie kierowcy w celu odczytania, wydrukowania i/lub wczytania danych.

Karta warsztatowa – oznacza kartę do tachografu wydaną przez organ państwa członkowskiego producentowi urządzenia rejestrującego, instalatorowi, producentowi pojazdu lub warsztatowi zatwierdzonemu przez to państwo członkowskie. Karta warsztatowa identyfikuje posiadacza karty i umożliwia testowanie, kalibrację i/lub wczytywanie danych do urządzenia rejestrującego.

Karta kierowcy i karta warsztatowa są kartami imiennymi. Karta kontrolna może być kartą imienną. Karta warsztatowa, karta kontrolna i karta przedsiębiorstwa zawierają odpowiednio oznaczenie podmiotu prowadzącego warsztat i innego uprawnionego podmiotu.

W przypadku, gdy karta jest zniszczona, działa wadliwie, została zgubiona lub skradziona, kierowca powinien, w terminie 7 dni kalendarzowych, zwrócić się po jej duplikat do Polskiej Wytwórni Papierów wartościowych. Kierowca może kontynuować jazdę bez karty kierowcy w maksymalnym okresie 15 dni kalendarzowych lub w okresie dłuższym, jeśli konieczne jest odstawienie pojazdu do jego bazy, pod warunkiem że może on udowodnić niemożność przedstawienia lub użycia karty podczas tego okresu.

Kontynuując jazdę bez karty kierowcy, należy na początku trasy wydrukować dane prowadzonego przez siebie pojazdu i wpisać na wydruku: dane umożliwiające identyfikację kierowcy (nazwisko, numer karty kierowcy lub prawa jazdy kierowcy), wraz z podpisem, takie okresy, jak: inna praca, dyspozycja i odpoczynek dzienny, a na koniec trasy wydrukować informacje odnoszące się do okresów zarejestrowanych przez urządzenie rejestrujące, kierowca zapisuje wszystkie okresy innej pracy, dyspozycyjności i odpoczynku od chwili sporządzenia wydruku na początku trasy, które nie zostały zarejestrowane przez tachograf oraz zaznacza na tym dokumencie dane umożliwiające identyfikację kierowcy (nazwisko, numer karty kierowcy lub prawa jazdy kierowcy), wraz z jego podpisem (art. 15 i 16 rozp. 3821/85).

4.1. Identyfikacja karty



1. Nazwisko
2. Imię
3. Data urodzenia
- 4a. Początek okresu ważności
- 4b. Data ważności karty
- 4c. Podmiot wydający kartę
- 4d. Numer PESEL
- 5a. Numer prawa jazdy
- 5b. Numer karty
6. Zdjęcie
7. Podpis

Źródło: http://ww1.pwpw.pl/kwartalnik_archiwum.html?id=29&magCid=55.

Numer karty – oznacza numer składający się z 16 znaków alfanumerycznych, który jednoznacznie identyfikuje kartę do tachografów w państwie członkowskim. Numer karty zawiera numer kolejny (gdy dotyczy), numer zastąpienia i numer odświeżenia, tym samym karta jest jednoznacznie zidentyfikowana przez kod państwa członkowskiego wydającego i numer karty.

Odświeżenie – oznacza wydanie nowej karty do tachografów po upływie terminu ważności dotychczasowej karty lub w przypadku nieprawidłowego działania karty i zwrócenia jej organowi, który wydał kartę. Odświeżenie zawsze wiąże się z pewnością, że nie współistnieją dwie ważne karty.

Zastąpienie – oznacza wydanie karty do tachografów w celu zastąpienia dotychczasowej karty, której utratę, kradzież lub wadliwe działanie zgłoszono i której nie zwrócono organowi wydającemu. Zastąpienie zawsze wiąże się z ryzykiem, że mogą współistnieć dwie ważne karty.

Karta do tachografów wydana jako odświeżenie istniejącej karty do tachografów ma ten sam numer karty, co karta odświeżona, z wyjątkiem numeru zastąpienia, który jest ustawiony na „0” i numeru odświeżenia, który jest zwiększony o „1” (w kolejności 0,..., 9, A,..., Z).

Karta do tachografów wydana jako duplikat istniejącej karty do tachografów ma ten sam numer, co karta zastąpiona, z wyjątkiem numeru zastąpienia, który jest zwiększony o „1” (w kolejności 0,..., 9, A,..., Z). Karta do tachografów wydana jako duplikat istniejącej karty do tachografów ma tę samą datę ważności karty, co karta zastąpiona (dział VII zał. IB rozporządzenia 3821/35).

5.

Piktogramy

Podstawą do prawidłowej analizy danych zawartych na wyświetlaczu, wydrukach czy w pamięci masowej tachografu jest poznanie piktogramów, które są tzw. językiem tachografu cyfrowego. Opisane są one w dodatku 3 do rozporządzenia Komisji (WE) nr 1360/2002 z dnia 13 czerwca 2002 r. dostosowującego po raz siódmy do postępu technicznego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym (Dz. Urz. UE nr L 207/1).

Tabela 1. Piktogramy.

1. PODSTAWOWE PIKTOGRAMY			
	Ludzie	Operacje	Tryby działania
	firma		tryb firmowy
	kontroler	kontrola	tryb kontrolny
	kierowca	eksploatacja	tryb eksploatacyjny
	warsztat/stanowisko badań	badanie/kalibracja	tryb kalibracyjny
	producent		
	Czynności	Czas trwania	
	dyspozycyjność	bieżący okres dyspozycyjności	
	prowadzenie pojazdu	nieprzerwany czas prowadzenia pojazdu	
	odpoczynek	bieżący okres odpoczynku	
	praca	bieżący okres pracy	
	przerwa	skumulowany czas przerwy	
	nieznane		
	Urządzenie	Funkcje	
	szczelina karty kierowcy		
	szczelina karty współkierowcy		
	karta		
	zegar		
	wyświetlacz	wyświetlanie	
	zewnętrzne gromadzenie danych	wczytywanie danych	
	zasilanie		
	drukarka/wydruk	drukowanie	
	czujnik		
	rozmiar opon		
	pojazd/przyrząd rejestrujący		

Różne

!	zdarzenia	×	usterki
▶	początek dziennego okresu pracy	▶	koniec dziennego okresu pracy
◆	umiejscowienie	М	ręczne wprowadzenie czynności kierowcy
⌚	zabezpieczenie	>	prędkość
⌚	godzina	Σ	razem/podsumowanie

Kwalifikatory

24h	dobowo
>	tygodniowo
	dwa tygodnie
+	od lub do

2. KOMBINACJE PIKTOGRAMÓW**Różne**

◆◆	miejsce kontroli	▶ ◆	umiejscowienie koniec dziennego okresu pracy
◆▶	umiejscowienie początek dziennego okresu pracy	+	do godziny
⌚+	od godziny z pojazdu	+	koniec poza zakresem
⌚+	początek poza zakresem	+	koniec poza zakresem

Karty

⌚	karta kierowcy
⌚	karta firmowa
⌚	karta kontrolna
⌚	karta warsztatowa
---	brak karty

Prowadzenie

⌚⌚	załoga
⌚	czas prowadzenia w ciągu jednego tygodnia
⌚	czas prowadzenia w ciągu dwóch tygodni

Wydruki

24h	wydruk dzienny czynności kierowcy z karty
24h	wydruk dzienny czynności kierowcy z VU
!×	wydruk zdarzeń i usterek z karty
!×	wydruk zdarzeń i usterek z VU
T	wydruk danych technicznych
>>	wydruk przekroczenia prędkości

Zdarzenia

	włożenie nieważnej karty
	konflikt kart
	nakładające się czasy
	prowadzenie bez prawidłowej karty
	włożenie karty podczas jazdy
	sesja ostatniej karty niezamknięta prawidłowo
>>	przekroczenie prędkości
	przerwa zasilania
	błąd danych dotyczących ruchu
	naruszenie zabezpieczenia
	regulacja czasu (w warsztacie)
>>	kontrola przekroczenia prędkości

Usterki

- ✕  1 usterka karty (szczelina karty kierowcy)
- ✕  2 usterka karty (szczelina karty współkierowcy)
- ✕  usterka wyświetlacza
- ✕  usterka wczytywania danych
- ✕  usterka drukarki
- ✕  usterka czujnika
- ✕  usterka wewnętrzna VU

Procedura ręcznego wprowadzania danych

-  czy nadal ten sam dzienny okres pracy?
-  czy koniec poprzedniego okresu pracy?
-  potwierdź lub wprowadź miejsce zakończenia okresu pracy
-  wprowadź godzinę rozpoczęcia
-  wprowadź umiejscowienie rozpoczęcia okresu pracy.



Wydruki

Urządzenie rejestrujące umożliwia drukowanie sześciu określonych poniżej wydruków na podstawie informacji zgromadzonych w pamięci urządzenia lub na kartach do tachografów:

- dzienny czynności kierowcy z karty kierowcy,
- dzienny czynności kierowcy z tachografu,
- zdarzeń i usterek z karty kierowcy,
- zdarzeń i usterek z tachografu,
- danych technicznych tachografu,
- przekroczenia prędkości.

Ponadto w tachografach z nowszymi systemami występuje wydruk:

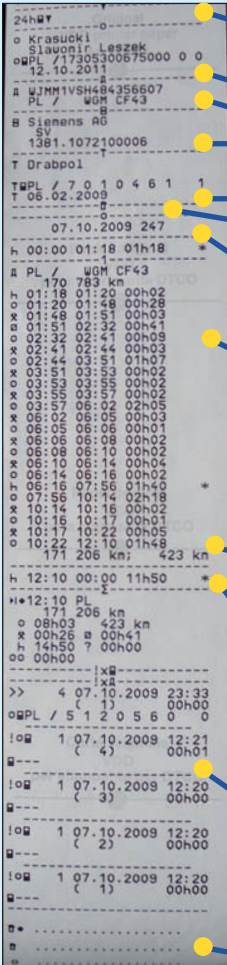
- diagramu prędkości chwilowej,
- graficzny aktywności kierowcy z wybranego dnia pracy i siedmiu dni wstecz.

Wydruk dzienny czynności kierowcy z karty i wydruk zdarzeń i usterek z karty dostępne są jedynie wtedy, gdy do urządzenia rejestrującego włożona jest karta kierowcy lub karta warsztatowa. Przed uruchomieniem drukowania urządzenie rejestrujące aktualizuje dane przechowywane na stosownej karcie. Papier używany w urządzeniu rejestrującym ma odpowiedni znak homologacji typu i oznakowanie typu urządzenia rejestrującego, w którym może być używany.

Każdy wydruk składa się z:

- nagłówka – zawierającego część informacyjną,
- części zasadniczej, w której skład wchodzi: aktywności kierowcy z wybranego dnia pracy umieszczone w sposób chronologiczny, podsumowanie kalendarzowego dnia pracy, po pięć najpoważniejszych zdarzeń i usterek z ostatnich 365 dni pracy zapisanych na karcie kierowcy i w tachografie,
- stopki – zawierającej pole wpisu miejsca kontroli, podpisu kontrolującego i kontrolowanego.

- Opis wybranych wydruków

Wydruk dzienny z karty kierowcy	Opis wydruku	Wydruk danych technicznych	Opis wydruku
	Część informacyjna rodzaj wydruku dane kierowcy dane pojazdu dane tachografu dane kalibracyjne dane kontroli Część zasadnicza wybrany dzień do analizy i licznik użycia karty aktywności kierowcy ułożone chronologicznie, numer rej. pojazdu i stan licznika przed wyjazdem stan licznika na koniec pracy i kilometry rekord nieobecności karty oraz gwiazdka świadcząca, że przerwa była dłuższa niż 1 godz. zdarzenia i usterki Stopka		Część nagłówkowa data wydruku rodzaj wydruku dane kierowcy dane pojazdu dane tachografu dane impulsatora Część zasadnicza Kalibracja – tachograf zapamiętuje co najmniej 5 ostatnich kalibracji; ułożone są od najnowszej, po rekordach występują kolejne ostatni rekord dotyczący kalibracji

● Źródło: opracowanie własne.

7.

Pobieranie danych

Dane są zapisywane w pamięci masowej tachografu oraz na kartach kierowcy. Pamięć tachografu zapisuje dane przez okres przynajmniej 365 dni, a karty kierowcy przez okres przynajmniej 28 dni. Sposób definiowania powyższych okresów został opisany w części 3.3. Po tym okresie najnowsze dane nadpisywane są na najstarszych. Dlatego, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu z dnia 23 sierpnia 2007 r. w sprawie częstotliwości pobierania danych z tachografów cyfrowych i kart kierowców oraz warunków przechowywania tych danych (Dz. U. Nr 159, poz. 1128, z późn. zm.), podmiot wykonujący przewóz drogowy ma obowiązek pobierania danych z tachografu co najmniej raz na 90 dni, a z karty kierowcy co najmniej raz na 28 dni, a także w oznaczonym terminie – w przypadku żądania przez uprawnione organy administracji publicznej lub uprawnione podmioty. Rozporządzenie reguluje również inne przypadki pobrania danych. Niepobranie danych w oznaczonym terminie jest naruszeniem obowiązku przez podmiot wykonujący przewozy i skutkuje karą pieniężną w wysokości po 500 zł za niepobranie danych z tachografu i z karty. Policjanci, pobierając dane z tachografu, muszą pamiętać o zmianie trybu pracy urządzenia rejestrującego na „kontrola przy użyciu karty kontrolnej”, a następnie umieszczenia klucza w gnieździe interfejs. Dane zaczną wyprowadzać się automatycznie z pojazdu i z karty kierowcy. Nie ma znaczenia, w którym slotcie policjant umieści swoją kartę kontrolną. Przyjmując jednak, że w slotcie pierwszym znajduje się karta kierowcy, powinna być ona umieszczona w slotcie drugim.

BIBLIOGRAFIA

AKTY PRAWNE

Ustawa z dnia 29 lipca 2005 r. o systemie tachografów cyfrowych (Dz. U. Nr 180, poz. 1494, z późn. zm.).

Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. z 2012 r. poz. 1155, z późn. zm.).

Ustawa z dnia 11 maja 2001 r. Prawo o miarach (Dz. U. z 2013 r. poz. 1069, z późn. zm.).

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym (Dz. Urz. UE L 370/8, z późn. zm.).

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1360/2002 z dnia 13 czerwca 2002 r. dostosowujące po raz siódmy do postępu technicznego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym (Dz. Urz. UE L 207/1 z 5.08.2002 r.).

Rozporządzenie (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 zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz. Urz. UE L 102/1 z 11.04.2006 r.).

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 60/1 z 28.02.2014 r.).

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 581/2010 z dnia 1 lipca 2010 r. w sprawie maksymalnych okresów na wczytanie odpowiednich danych z jednostek pojazdowych oraz kart kierowców (Dz. Urz. UE L 168/16 z 2.07.2010 r.).

Oświadczenie rządowe z dnia 10 grudnia 2013 r. w sprawie mocy obowiązującej zmian do umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (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. poz. 409).

Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 23 sierpnia 2007 r. w sprawie częstotliwości pobierania danych z tachografów cyfrowych i kart kierowców oraz warunków przechowywania tych danych (Dz. U. Nr 159, poz. 1128, z późn. zm.).

