



**CENTRUM SZKOLENIA POLICJI
W LEGIONOWIE**

**RDs
T
RWD**

**MATERIAŁY POMOCNICZE
do kursów specjalistycznych**

Dariusz Gajewski, Mariusz Jackowski

KONTROLA TACHOGRAFÓW CYFROWYCH
Poradnik dla policjanta ruchu drogowego

Legionowo 2021

**CENTRUM SZKOLENIA POLICJI
W LEGIONOWIE**

**RDs
T
RWD**

**MATERIAŁY POMOCNICZE
do kursów specjalistycznych**

Dariusz Gajewski, Mariusz Jackowski

KONTROLA TACHOGRAFÓW CYFROWYCH
Poradnik dla policjanta ruchu drogowego

Legionowo 2021

Kierownik projektu:

mł. insp. Jarosław Zgierski

Kierownik Zakładu Ruchu Drogowego Centrum Szkolenia Policji w Legionowie

Zdjęcia:

Dariusz Gajewski, Mariusz Jackowski

Materiały pomocnicze do:

- 1) kursu specjalistycznego w zakresie ruchu drogowego – część szczególna, wprowadzonego decyzją nr 300 Komendanta Głównego Policji z dnia 25 września 2018 r. (Dz. Urz. KGP poz. 99, z późn. zm.);
- 2) kursu specjalistycznego w zakresie kontroli tachografów cyfrowych, wprowadzonego decyzją nr 848 Komendanta Głównego Policji z dnia 30 listopada 2007 r. (Dz. Urz. KGP poz. 168, z późn. zm.);
- 3) kursu specjalistycznego dla policjantów wykonujących czynności na miejscu zdarzenia drogowego, wprowadzonego decyzją nr 295 Komendanta Głównego Policji z dnia 25 września 2018 r. (Dz. Urz. KGP poz. 98).

Publikacja może być zwielokrotniana i rozpowszechniana przez jednostki organizacyjne Policji do użytku służbowego.

Wersja elektroniczna publikacji dostępna na stronie:

<http://csp.edu.pl/csp/e-biblioteka/2967,Materiały-pomocnicze-do-kursow-specjalistycznych.html>

ISBN 978-83-66957-10-7 (print)

ISBN 978-83-66957-11-4 (online)

Opracowanie redakcyjne: Ewa Kowalska

Korekta: Monika Irzycka

Skład: Dorota Majewska-Pilch

Wydział Wydawnictw i Poligrafii

Centrum Szkolenia Policji w Legionowie

Nakład: 83 egz.

SPIS TREŚCI

Wstęp	5
1. Informacje ogólne	7
1.1. Legalizacja	8
1.2. Kalibracja tachografu	9
1.3. Przeglądy okresowe	10
2. Czynności kontrolne	11
2.1. Czynności kontrolne policjanta wyposażonego w kartę kontrolną oraz sprzęt do pobierania i analizy danych z tachografu	11
2.2. Czynności kontrolne policjanta niewyposażonego w kartę kontrolną oraz sprzęt do pobierania i analizy danych z tachografu	24
3. Kontrola innych elementów systemu tachografu cyfrowego	35
4. Kary	39
4.1. Odpowiedzialność kierowcy	39
4.2. Odpowiedzialność przedsiębiorcy	42
4.3. Odpowiedzialność osoby zarządzającej w przedsiębiorstwie	50
5. Piktogramy	53
Bibliografia	56

WSTĘP

Powszechne zjawisko cyfryzacji nie ominęło jednej z najważniejszych gałęzi gospodarki, jaką jest transport. Dla przewozu drogowego przełomowy stał się dzień 1 maja 2006 r., od którego Parlament Europejski i Rada rozporządzeniem nr 561/2006¹ wprowadziły powszechny obowiązek montowania tachografów cyfrowych w produkowanych pojazdach. Tym samym pojawiła się nowa, niespotykana dotychczas jakość w dziedzinie rejestracji okresów aktywności kierowców, prędkości chwilowej kierowanych przez nich pojazdów oraz innych ważnych, powiązanych z tą aktywnością elementów (np. zdarzeń i usterek). Ponadto technika cyfrowa otworzyła nowe możliwości w zakresie kontroli kierowców, dając służbom kontrolnym niezwykle sprawne i precyzyjne narzędzie kontrolne w postaci dedykowanych programów komputerowych. Kolejnym krokiem i jednocześnie konsekwencją postępu technicznego stało się opracowanie i wdrożenie (od 15 czerwca 2019 r.) systemu II generacji – tachografów inteligentnych. Pozwoliło to na daleko idące rozszerzenie funkcjonalności w stosunku do systemu I generacji (m.in. o funkcje geolokalizacji satelitarnej oraz zdalnej kontroli). Chociaż trwająca od wielu lat ewolucja systemów informatycznych w transporcie drogowym jest zjawiskiem spokojnym, konsekwentnym i przewidywalnym, to funkcjonariusze służb kontrolnych nie zawsze za tym postępem nadążają. Przygotowując tę publikację, jej autorzy postanowili opracować swoisty algorytm kontroli tachografów cyfrowych, który będzie prosty, przejrzysty, bez zbędnych szczegółów technicznych i niepotrzebnej w warunkach drogowych teorii. Skrypt ten przeznaczony jest dla policjantów pełniących służbę w komórkach ruchu drogowego, na co dzień nierealizujących kontroli przewozu drogowego i odczuwających dyskomfort niepewności, gdy do niej przystępują. Ze względu na marginalny obecnie udział w przewozach drogowych pojazdów wyposażonych w tachograf analogowy, niniejsza publikacja nie podejmuje kwestii kontroli tego typu tachografów, koncentrując się na sposobach kontroli zapisów tachografów cyfrowych (w tym inteligentnych), ujawnianiu podstawowych manipulacji rejestrowanymi danymi oraz na postępowaniu policjanta w razie ich ujawnienia lub powzięcia przez niego uzasadnionego podejrzenia ich popełnienia.

¹ Rozporządzenie (WE) Parlamentu Europejskiego i Rady nr 561/2006 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 z dnia 15 marca 2006 r. (Dz. Urz. UE nr L 102, z późn. zm.).

1.

INFORMACJE OGÓLNE

Tachografy są instalowane i użytkowane w pojazdach zarejestrowanych w państwach członkowskich UE i EOG oraz państwach trzecich będących stroną umowy europejskiej AETR², używanych do przewozu drogowego³:

- rzeczy, gdy dopuszczalna masa całkowita pojazdów łącznie z przyczepą lub naczepą przekracza 3,5 tony;
- od dnia 1 lipca 2026 r. – rzeczy w międzynarodowym transporcie drogowym lub kabotażowym, gdy dopuszczalna masa całkowita pojazdów łącznie z przyczepą lub naczepą przekracza 2,5 tony;
- osób, pojazdami skonstruowanymi lub trwale przystosowanymi i przeznaczonymi do przewozu więcej niż dziewięciu osób łącznie z kierowcą.

Tachografy cyfrowe przeznaczone są do instalowania w pojazdach w celu automatycznego lub półautomatycznego wyświetlania, rejestrowania, drukowania, przechowywania i wysyłania szczegółowych danych dotyczących ruchu, w tym prędkości pojazdu⁴. Występują jako tachografy **pierwszej generacji i drugiej generacji**.

Tachograf cyfrowy lub **tachograf pierwszej generacji** oznacza tachograf cyfrowy inny niż tachograf inteligentny⁵.

Tachograf inteligentny lub **tachograf drugiej generacji** oznacza tachograf cyfrowy spełniający wymagania w zakresie zapisywania położenia pojazdu w określonych punktach podczas dziennego okresu pracy kierowcy, wczesnego wykrywania na odległość możliwych przypadków manipulowania tachografami inteligentnymi lub ich niewłaściwego użytkowania oraz interfejsu do inteligentnych systemów transportowych (zgodnie z art. 8, 9 i 10 rozporządzenia (UE) nr 165/2014 oraz załącznikiem IC)⁶.

² Umowa europejska dotycząca pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowo (Dz. U. z 2014 r. poz. 409).

³ Rozporządzenie (WE) Parlamentu Europejskiego i Rady nr 561/2006 z dnia 15 marca 2006 r., art. 2.

⁴ 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 nr L 60), art. 2 ust. 2.

⁵ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2016/799 z dnia 18 marca 2016 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 ustanawiającego wymogi dotyczące budowy, sprawdzania, instalacji, użytkowania i naprawy tachografów oraz ich elementów składowych (Dz. Urz. UE nr L 139), art. 2 pkt 1.

⁶ Tamże, art. 2 pkt 7.

Tachograf pierwszej generacji (tachograf cyfrowy)

Pierwsza generacja tachografów cyfrowych jest w użyciu od dnia 1 maja 2006 r. Korzystanie z nich jest możliwe do czasu wycofania pojazdów, w których są zainstalowane, z eksploatacji w transporcie krajowym. Od dnia 15 czerwca 2022 r. wszystkie pojazdy poruszające się w transporcie międzynarodowym muszą być wyposażone w tachografy drugiej generacji (tachografy inteligentne). W przypadku gdy pojazd jest jeszcze wyposażony w tachograf analogowy, nie jest wymagana jego wymiana na tachograf cyfrowy. Wyjątkiem będą samochody ciężarowe o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 12 ton i autobusy o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 10 ton dopuszczone do ruchu po 1 stycznia 1996 r., w których w razie wymiany tachografu (awarii) należy zainstalować urządzenie cyfrowe.

Tachograf drugiej generacji (tachograf inteligentny)

W pojazdach rejestrowanych po raz pierwszy od dnia 15 czerwca 2019 r. instaluje się urządzenia rejestrujące drugiej generacji i wydaje się karty do tachografów drugiej generacji. Od dnia 15 czerwca 2022 r. pojazdy użytkowane w innym państwie członkowskim niż kraj ich rejestracji muszą zostać wyposażone w tachograf inteligentny, jeśli mają zainstalowany⁷:

- tachograf analogowy;
- tachograf cyfrowy zgodny ze specyfikacjami określonymi w załączniku IB do rozporządzenia (EWG) nr 3821/85 obowiązującymi do dnia 30 września 2011 r.;
- tachograf cyfrowy zgodny ze specyfikacjami określonymi w załączniku IB do rozporządzenia (EWG) nr 3821/85 obowiązującymi od dnia 1 października 2011 r.;
- tachograf cyfrowy zgodny ze specyfikacjami określonymi w załączniku IB do rozporządzenia (EWG) nr 3821/85 obowiązującymi od dnia 1 października 2012 r.

Ponadto pojazdy wyposażone w tachograf inteligentny muszą spełniać wymagania w zakresie m.in. funkcji geolokalizacji satelitarnej oraz zdalnej kontroli. Budowa, sprawdzanie, instalacja, kontrola, użytkowanie i naprawa tachografów inteligentnych i ich elementów składowych muszą być zgodne z wymogami technicznymi określonymi w załączniku IC rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2016/799. **Tachografy inne niż tachografy inteligentne** muszą nadal spełniać, **jeśli chodzi o ich budowę, sprawdzanie, instalację, kontrolę, użytkowanie i naprawę**, wymogi zawarte w załączniku I do rozporządzenia (UE) nr 165/2014 albo w załączniku IB do rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85, **stosownie do przypadku**⁸.

1.1.

Legalizacja

Zgodnie z art. 3 ustawy z dnia 5 lipca 2018 r. o tachografach⁹ homologację typu tachografu i kart w Polsce przeprowadza Prezes Głównego Urzędu Miar. Ponadto, w myśl ustawy – Prawo

⁷ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r., art. 3 ust. 4.

⁸ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2016/799 z dnia 18 marca 2016 r., art. 1.

⁹ Dz. U. z 2020 r. poz. 900, z późn. zm.

o miarach¹⁰, 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 przez właściwe zagraniczne instytucje metrologiczne¹¹.

Potwierdzeniem legalizacji jest świadectwo legalizacji lub cecha legalizacji umieszczana na przyrządzie pomiarowym, poświadczające dokonanie legalizacji.

Legalizacja traci ważność w przypadku¹²:

- 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.

1.2. Kalibracja tachografu

Nowe urządzenie rejestrujące jest dostarczane producentom lub instalatorom w stanie nieaktywnym, 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 nie wymaga się wprowadzenia numeru rejestracyjnego pojazdu (VRN), jeżeli nie jest on znany uprawnionemu warsztatowi mającemu ją przeprowadzić. Tylko w tej sytuacji 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 przyrządu rejestrującego). Każda aktualizacja lub potwierdzenie tego wprowadzenia są możliwe jedynie przy użyciu karty warsztatowej. 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,

¹⁰ Ustawa z dnia 11 maja 2001 r. – Prawo o miarach (Dz. U. z 2020 r. poz. 2166, z późn. zm.).

¹¹ Tamże, art. 8a.

¹² Tamże, art. 8n ust. 4.

tabliczkę instalacyjną należy umocować na ościeżnicy po stronie kierowcy pojazdu, tak aby zawsze była dobrze widoczna¹³.

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

Tabliczka zawiera m.in. następujące dane¹⁴:

- 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 obwodu tocznego opon,
- numer identyfikacyjny pojazdu,
- obecność (lub brak) urządzenia zewnętrznego GNSS¹⁵.

1.3. Przeglądy okresowe

Każde urządzenie rejestrujące (również po naprawie) jest kontrolowane 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 się¹⁶:

- po każdej naprawie urządzenia;
- po jakiegokolwiek zmianie współczynnika charakterystycznego pojazdu lub skutecznego obwodu tocznego opon;
- gdy czas UTC¹⁷ urządzenia różni się od czasu UTC o więcej niż 20 minut;
- przy zmianie numeru VRN;
- przynajmniej raz w okresie dwóch lat (24 miesiące) od ostatniej kontroli.

W ramach przeglądu okresowego wykonuje się kalibrację i zapobiegawczo wymianę plomb.

¹³ Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym (Dz. U. L nr 370), załącznik IB.

¹⁴ Tamże.

¹⁵ GNSS (ang. *Global Navigation Satellite Systems*) – Globalne Systemy Nawigacji Satelitarnej, obejmujące swoim zasięgiem całą Ziemię.

¹⁶ Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym, załącznik IB.

¹⁷ UTC (ang. *Universal Time Coordinated*) – uniwersalny czas koordynowany, wzorcowy czas ustalany na podstawie międzynarodowego czasu atomowego, uwzględniający nieregularność ruchu obrotowego Ziemi i koordynowany względem czasu słonecznego.

2.

CZYNNOŚCI KONTROLNE

2.1.

Czynności kontrolne policjanta wyposażonego w kartę kontrolną oraz sprzęt do pobierania i analizy danych z tachografu

Policjant przed przystąpieniem do służby, w trakcie której przewiduje realizację zadań związanych z kontrolą przewozu drogowego, powinien m.in. sprawdzić, czy:

- posiadana przez niego karta kontrolna nie utraciła ważności,
- klucz do pobierania danych jest ustawiony na odpowiedni zakres danych (29 dni – standard),
- oprogramowanie klucza do pobierania danych jest kompatybilne z tachografami II generacji – jeżeli tak nie jest, to pobranie danych z tych tachografów będzie niemożliwe,
- oprogramowanie przeznaczone do analizy pobranych danych zainstalowane w służbowym komputerze posiada najnowszą aktualizację,
- będzie możliwe zasilanie energią elektryczną urządzeń, które tego wymagają (np. komputera, drukarki).

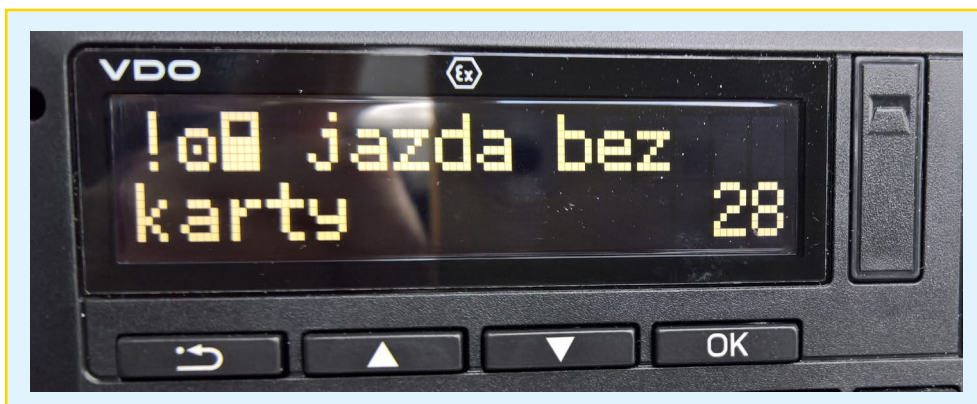
Wykonywanie czynności kontrolnych w sposób sprawny, płynny i kompleksowy pozwala na minimalizację czasu kontroli, dając policjantowi poczucie pewności siebie, a kontrolowanemu wrażenie kontaktu z profesjonalistą, budując tym samym zaufanie obywatela do instytucji państwa poprzez pozytywny wizerunek Policji.

Doświadczeni policjanci najczęściej mają swoje, wypracowane przez lata skuteczne schematy działania w warunkach kontroli drogowej. Dla tych, którzy nie nabrali jeszcze doświadczenia i „obycia” w tej dziedzinie, godna uwagi może być zamieszczona poniżej propozycja algorytmu czynności kontroli tachografu cyfrowego, przedstawiona w dwóch wariantach.

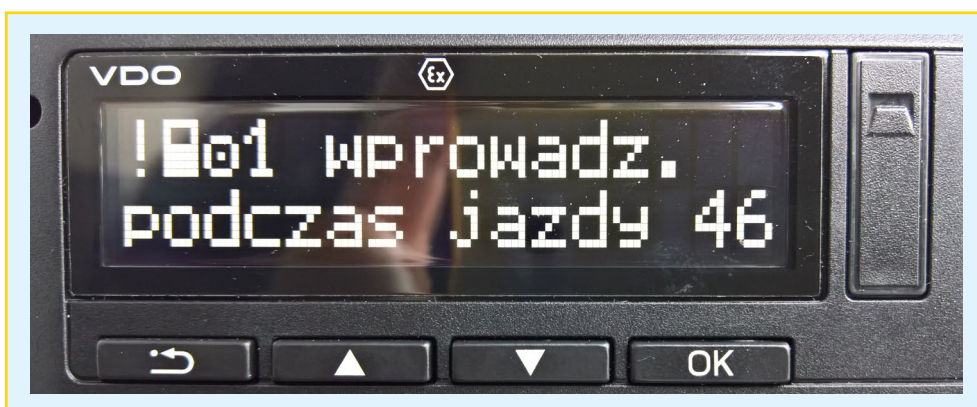
WARIANT I TO KONTROLA REALIZOWANA PRZEZ POLICJANTA WYPOSAŻONEGO ZGODNIE Z § 5 ROZPORZĄDZENIA W SPRAWIE KONTROLI PRZEWOZU DROGOWEGO.

Algorytm czynności realizowanych przez policjanta:

- włączenie zapłonu – należy pamiętać, żeby przed przystąpieniem do czynności kontrolnych, podczas których będą uruchamiane różne funkcje tachografu, włączyć zapłon w pojeździe (nie uruchamiać silnika); jeżeli tego nie zrobimy, to dostęp do niektórych istotnych dla kontroli funkcji tachografu będzie niemożliwy;
- sprawdzenie, czy na wyświetlaczu tachografu nie pojawiły się ważne dla przebiegu kontroli komunikaty, np. „jazda bez karty” albo „wprowadz. podczas jazdy!”, które mogą świadczyć o prowadzeniu pojazdu bez karty kierowcy i powinny ukierunkować czynności kontrolne policjanta na to naruszenie;



Fot. 1. Komunikat jazdy bez karty – tachograf VDO.



Fot. 2. Komunikat wprowadzenia karty podczas jazdy – tachograf VDO.



Fot. 3. Piktogramy kart świadczące o obecności dwóch kart kierowców – tachograf VDO.

- sprawdzenie, czy na wyświetlaczu jest widoczny piktogram obecności karty kierowcy „1”; kierowców „1” i „2” w przypadku załogi (fot. 3);
- dokonanie wydruku albo wyświetlenie danych z karty kierowcy „1” – „24h dzień” (jeżeli mamy do czynienia z załogą, to wydruk danych kierowcy „1” i „2”) celem potwierdzenia tożsamości kontrolowanego kierowcy, posiadacza karty oraz sprawdzenia poprawności wskazań zegara czasu UTC i terminu sprawdzenia okresowego tachografu; identyfikacja kierowcy pozwoli na uniknięcie sytuacji, w której kontrolujący przeprowadziłby kontrolę na podstawie danych zawartych na karcie innego kierowcy niż ten, wobec którego są prowadzone czynności kontrolne; natomiast poprawność wskazań zegara czasu UTC jest jednym z elementów sprawności technicznej tachografu (dopuszczalny błąd to +/- 20 min względem rzeczywistego czasu UTC); ustalenie terminu sprawdzenia okresowego daje możliwość ujawnienia nieprawidłowości w tym zakresie.

Sporządzenie wydruku dziennego z karty kierowcy

– kolejność postępowania w przypadku urządzenia VDO.



Fot. 4. Wybór wydruku danych z karty kierowcy.



Fot. 5. Wybór wydruku dziennego z karty kierowcy.



Fot. 6. Wybór daty wydruku dziennego z karty kierowcy.

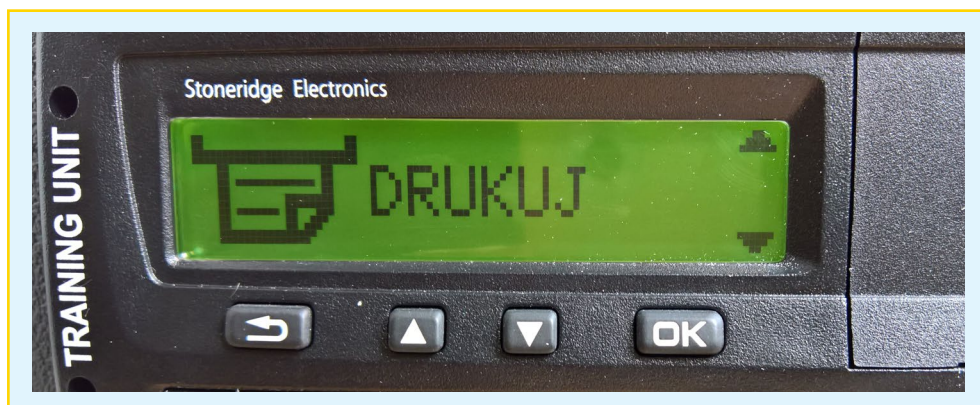


Fot. 7. Wybór czasu UTC lub lokalnego, w którym ma być wykonany wydruk.

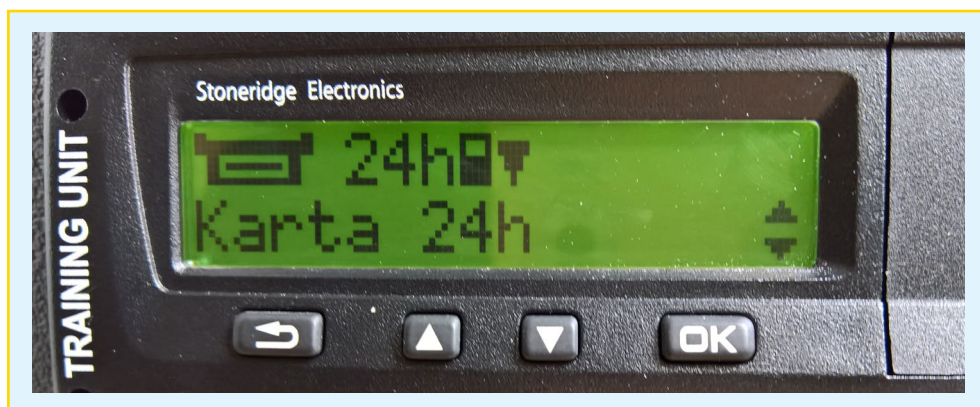
Należy pamiętać, że wszystkie dane zawarte w pamięci tachografu i na karcie kierowcy są zarejestrowane w czasie UTC. Zatwierdzając „tak” dla zainicjowanego wydruku, otrzymujemy wydrukowane dane w tym czasie. Natomiast zatwierdzając w tachografie opcję „nie”, uzyskamy wydruk danych w czasie lokalnym. Ponieważ niektóre tachografy nie dają możliwości wyboru rodzaju czasu drukowanych danych, ograniczając go wyłącznie do czasu UTC, zalecane jest dokonywanie wydruków zawsze w tym czasie bez względu na dostępność w tachografie funkcji drukowania w czasie lokalnym.

Sporządzenie wydruku dziennego z karty kierowcy

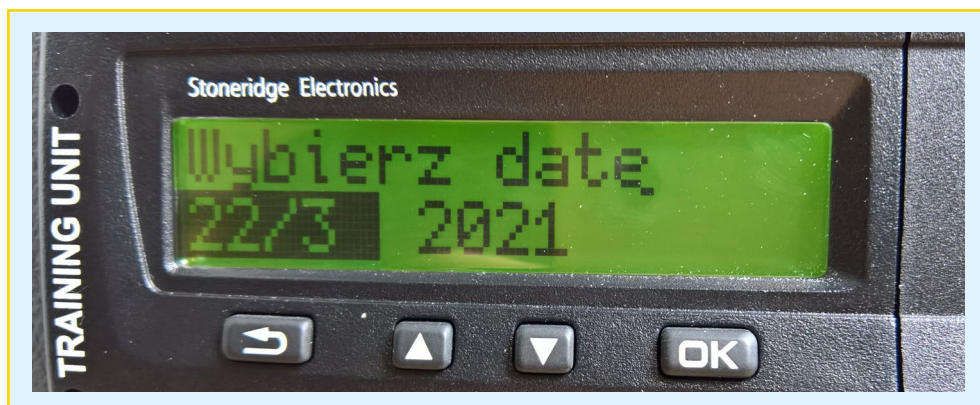
– kolejność postępowania w przypadku urządzenia Stoneridge Electronics.



Fot. 8. Wybór wydruku danych.



Fot. 9. Wybór wydruku dziennego z karty kierowcy.



Fot. 10. Wybór daty wydruku dziennego z karty kierowcy.

1. Polecenie kierowcy ustawienia w tachografie aktywności „inna praca”, ponieważ czas poświęcony kontroli drogowej jest tak traktowany.

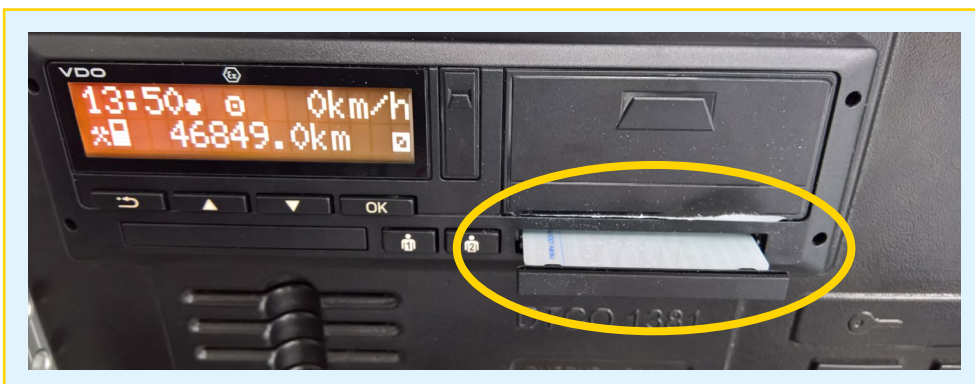


Fot. 11. Ustawienie aktywności „inna praca”.

2. Wprowadzenie karty kontrolera do slotu nr 2 tachografu – jeżeli jest to załoga, uprzednie wylogowanie i wyjęcie karty kierowcy nr 2.



Fot. 12. Wprowadzenie karty kontrolnej do slotu nr 2.

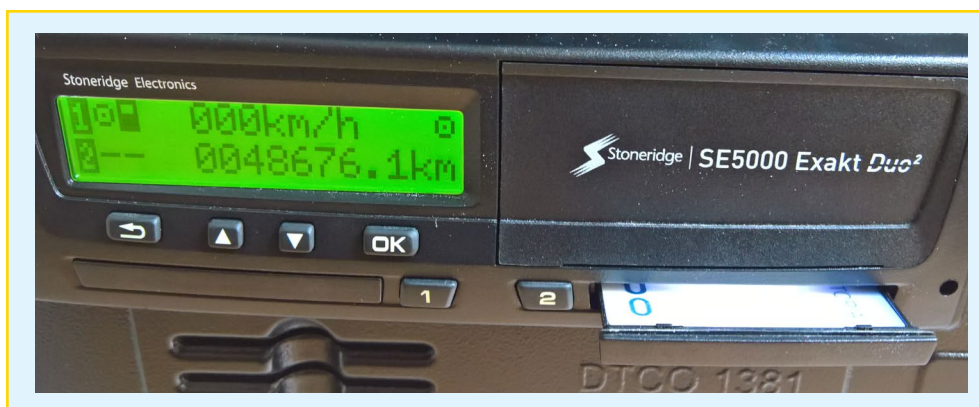


Fot. 13. Zamknięcie szuflady z kartą kontrolną.



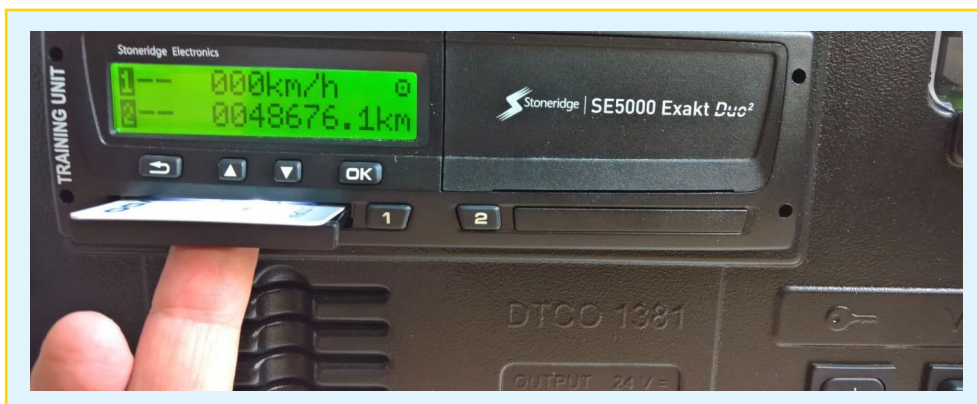
● **Fot. 14.** Wprowadzenie karty kontrolnej do slotu nr 2 – starszy model urządzenia VDO bez szuflady.

Kartę kontrolną wprowadza się do czytnika tachografu chipem pamięci skierowanym do góry i do przodu. Zasada ta dotyczy wszystkich rodzajów, typów i modeli tachografów cyfrowych oraz wszystkich rodzajów kart do tachografów.



● **Fot. 15.** Sposób umieszczenia karty kontrolnej w tachografie Stoneridge.

W przypadku konieczności wyjęcia z czytnika tachografu Stoneridge i VDO II generacji zalogowanej w nim karty kierowcy lub karty kontrolnej należy częściowo wysunąć szufladę z kartą, a następnie wypchnąć kartę palcem od spodu szuflady – w tachografie Stoneridge – albo uchylić front szuflady i wyjąć kartę – w tachografie VDO II generacji. W tachografach VDO I generacji karty do tachografu wysuwają się bezpośrednio ze szczeliny czytnika.



Fot. 16. Wyjmowanie karty z tachografu Stoneridge.



Fot. 17. Wkładanie i wyjmowanie karty w tachografie VDO II generacji.



Fot. 18. Wkładanie i wyjmowanie karty w tachografie VDO II generacji.



Fot. 19. Wkładanie i wyjmowanie karty w tachografie VDO II generacji.



Fot. 20. Wkładanie i wyjmowanie karty w tachografie VDO I generacji.



Fot. 21. Proces logowania karty kontrolnej.

Logowanie karty kontrolnej jest zakończone w momencie ukazania się na wyświetlaczu tachografu piktogramu obecności karty w czytniku nr 2 oraz piktogramu kontrolera.



Fot. 22. Prawidłowe zalogowanie karty kontrolnej – zmiana trybu pracy na „kontrola”.



Fot. 23. Prawidłowe zalogowanie karty kontrolnej – wcześniejszy model VDO.

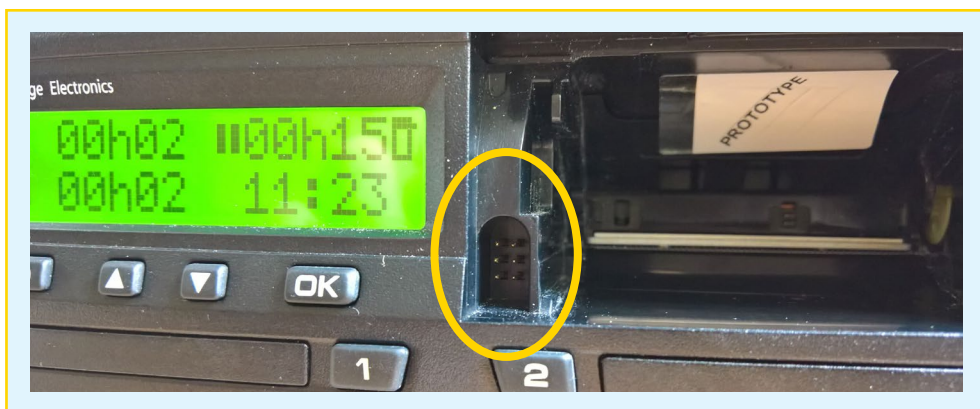


Fot. 24. Umieszczenie interfejsu do pobierania danych w VDO II generacji.



Fot. 25. Umieszczenie interfejsu do pobierania danych – poprzedni model VDO.

- 3.** Przystąpienie do pobierania danych z pamięci tachografu i karty kierowcy. Aby rozpocząć tę czynność, w tachografach SIEMENS-VDO i VDO należy odsłonić zaślepkę gniazda interfejsu i podłączyć klucz do pobierania danych. W tachografach Stoneridge dostęp do interfejsu do pobierania danych jest możliwy dopiero po wcześniejszym wyjęciu szuflady drukarki (fot. nr 26).



Fot. 26. Umieszczenie interfejsu do pobierania danych – tachograf Stoneridge.

Pobieranie jest realizowane automatycznie, należy pamiętać, żeby w trakcie nie wyłączać zapłonu, nie odłączać klucza przed zakończeniem pobierania (klucz w pierwszej kolejności pobiera dane z pamięci masowej tachografu, a następnie z karty kierowcy znajdującej się w czytniku). Zakończenie czynności następuje po pobraniu wszystkich danych i jest sygnalizowane przez klucz (diodą świecącą lub dźwiękiem). Jeżeli kontroli podlega załoga, należy po zakończeniu pobierania danych kierowcy „1” wyjąć jego kartę i w to miejsce włożyć kartę kierowcy „2”, w trakcie tej czynności nie można wyjąć klucza do pobierania danych. Jeżeli klucz do pobierania danych zawiera wbudowany czytnik kart, zalecane jest bezpośrednie pobranie danych kluczem z karty kierowcy „2”, co przyspieszy czynność pobierania danych.

W przypadku gdy:

- kierowca nie posiada karty kierowcy (jazda bez karty) – należy pobrać dane z pamięci masowej tachografu;
- policjant posiada wyłącznie czytnik do pobierania danych z karty – należy wyjąć kartę/karty kierowcy z tachografu i pobrać dane z karty/kart bezpośrednio do komputera;
- policjant posiada wyłącznie klucz do pobierania danych (nie posiada karty kontrolera oraz komputera ze stosownym oprogramowaniem) – niemożliwe jest pobranie danych z pamięci masowej tachografu.

Do zabezpieczenia danych prędkości pojazdu bezwzględnie konieczne jest pobranie danych z pamięci masowej tachografu!

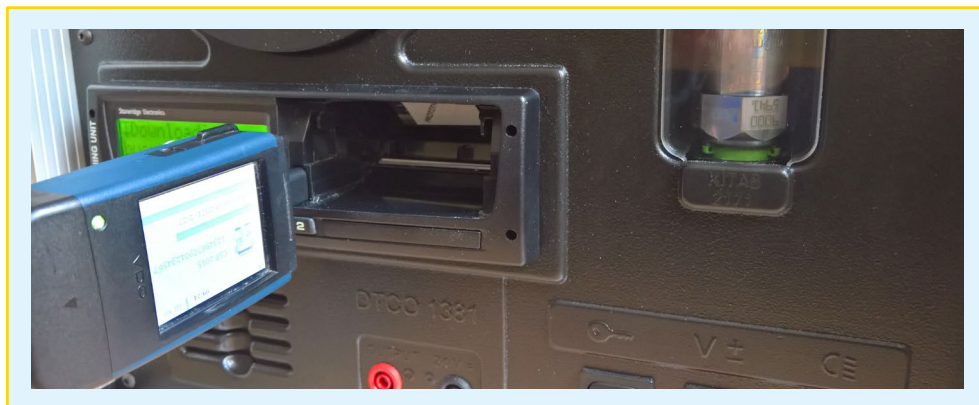


Fot. 27. Proces pobierania danych – tachograf VDO I generacji.



Fot. 28. Proces pobierania danych – tachograf VDO II generacji.

Należy pamiętać, żeby przed przystąpieniem do kontroli ustawić klucz do pobierania danych na odpowiedni okres kontroli (standard to 29 dni). Oprócz pobrania danych z karty kierowcy i pamięci masowej tachografu, policjant powinien ustalić, czy w kontrolowanym okresie kierowca użytkował również pojazd wyposażony w tachograf analogowy, jeżeli tak, to konieczne będzie pobranie od kierowcy wykresówek. Dodatkowo niezarejestrowane okresy nieprzewodzenia pojazdu wymagają potwierdzenia zaświadczeniem wystawionym kierowcy przez przedsiębiorcę.



Fot. 29. Proces pobierania danych – tachograf Stoneridge.



Fot. 30. Pobieranie danych bezpośrednio z karty kierowcy.

2.2.

Czynności kontrolne policjanta niewyposażonego w kartę kontrolną oraz sprzęt do pobierania i analizy danych z tachografu

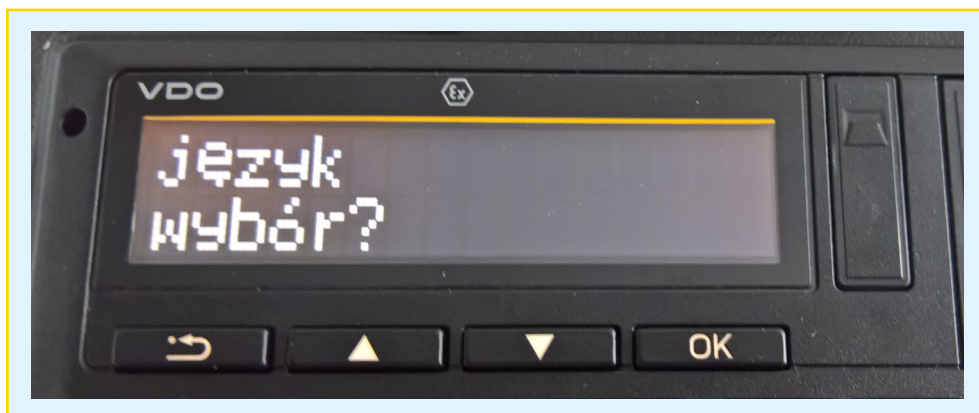
Służbę w komórkach ruchu drogowego cechuje znaczna nieprzewidywalność charakteru realizowanych czynności służbowych. Może się zdarzyć, że policjanci są „zmuszeni” pojawiającymi się nieoczekiwanie okolicznościami do „spontanicznej” kontroli pojazdu wyposażonego w tachograf cyfrowy, ale nie posiadają karty kontrolnej, klucza do pobierania oraz komputera z oprogramowaniem do analizy pobranych danych. W takim przypadku policjanci realizują kontrolę zgodnie z zasadami określonymi w § 10 ust. 2 rozporządzenia w sprawie kontroli ruchu drogowego. Dla tych policjantów, którzy mogliby poczuć się niepewnie w takiej sytuacji, pomocny może się okazać wariant II algorytmu czynności kontrolnych tachografu cyfrowego.

CZYNNOŚCI REALIZOWANE PRZEZ POLICJANTA WEDŁUG WARIANTU II ALGORYTMU:

- włączenie zapłonu;
- sprawdzenie, czy na wyświetlaczu tachografu nie pojawiły się ważne dla przebiegu kontroli komunikaty, np. „karta wprowadzana podczas jazdy!” albo „karta!”, które mogą świadczyć o prowadzeniu pojazdu bez karty kierowcy;
- sprawdzenie, czy na wyświetlaczu pojawił się piktogram obecności karty kierowcy „1” (kierowców „1” i „2” w przypadku załogi).

Powyższe czynności przedstawiono na fot. nr 1–3 i opisano w części I, dotyczącej czynności kontrolnych realizowanych przez policjanta wyposażonego w sprzęt do pobierania danych z tachografu i ich analizy.

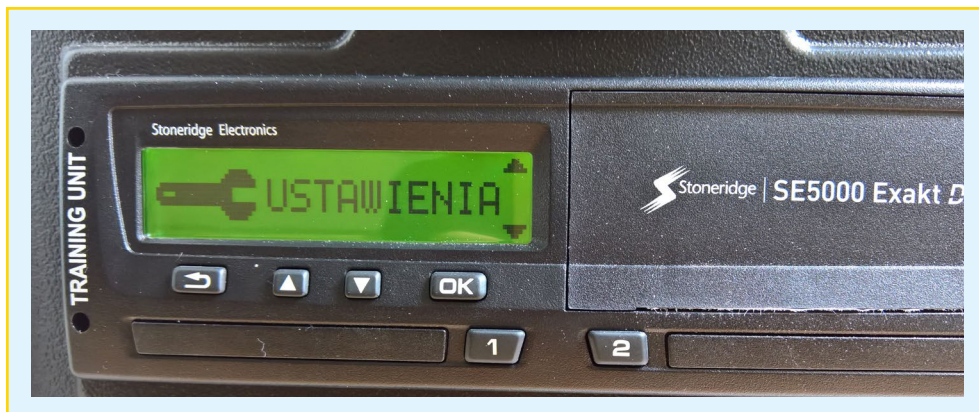
Ponieważ we wszystkich tachografach cyfrowych język ich menu zależy od języka urzędowego kraju, w którym wydano kartę kierowcy zalogowaną w tachografie, w przypadku gdy kierowca jest obcokrajowcem posługującym się kartą kierowcy wydaną w innym państwie, należy na wstępie z menu tachografu wybrać język kontroli. Opcję wyboru języka w tachografach VDO i SIEMENS-VDO inicjuje się poprzez dwukrotne wciśnięcie przycisku oznaczonego strzałką skierowaną do góry ▲ służącą do „poruszania” się po wybranych poziomach menu, a następnie wciśnięcie przycisku zatwierdzającego „OK”. W tym momencie pojawi się na wyświetlaczu właściwy język dla aktualnie zalogowanej karty kierowcy. Ponownie przyciskiem oznaczonym strzałką do góry ▲ lub w dół ▼ wybiera się język zrozumiały dla kontrolującego i zatwierdza przyciskiem „OK”.



Fot. 31. Ustawienie opcji wyboru języka – tachograf VDO.



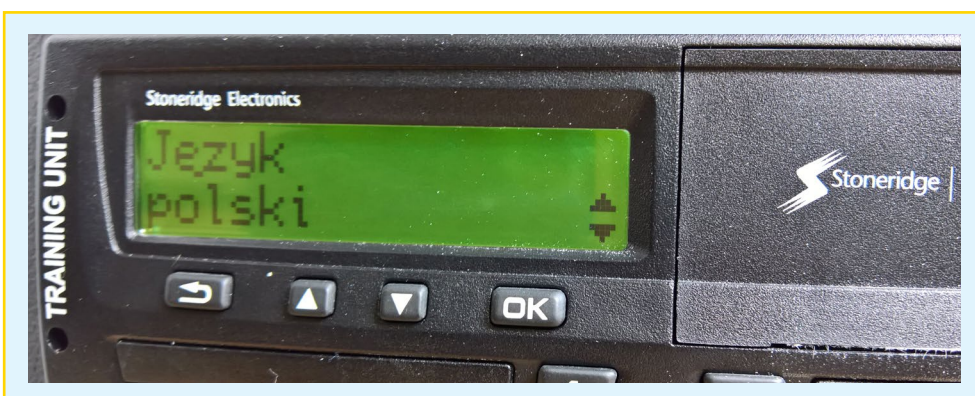
Fot. 32. Wybór języka polskiego – tachograf VDO.



Fot. 33. Wybór opcji języka – tachograf Stoneridge.

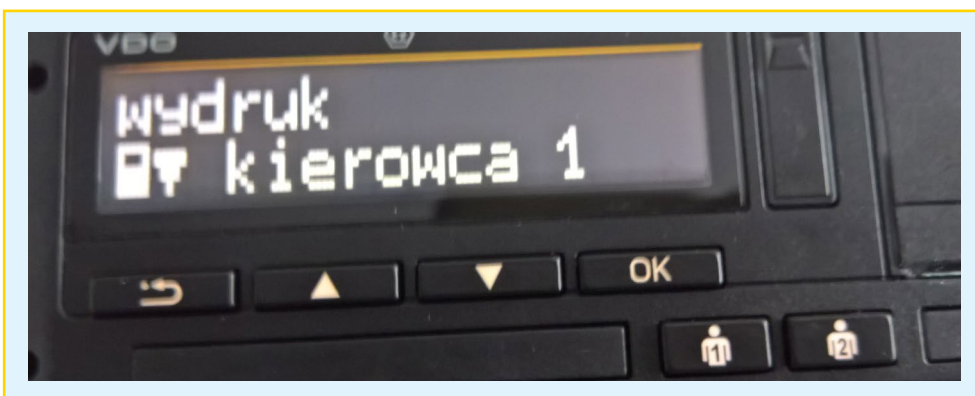


Fot. 34. Wybór opcji języka – tachograf Stoneridge.



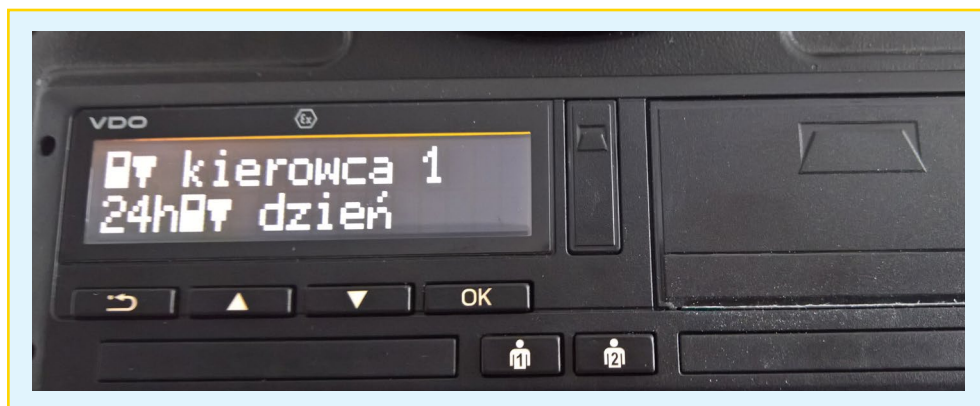
Fot. 35. Wybór języka polskiego – tachograf Stoneridge.

Jeżeli kontrolujący posługuje się kartą kontrolną, to po jej zalogowaniu menu tachografu będzie wyświetlane w języku urzędowym państwa wydającej tę kartę.



Fot. 36. Wybór wydruku danych z karty kierowcy – tachograf VDO.

Z drugiego poziomu menu policjant wybiera „wydruk kierowca 1”, a następnie „24h dzień”.



Fot. 37. Wybór wydruku dziennego z karty kierowcy – tachograf VDO.

Kolejne przyciśnięcie przycisku „OK” inicjuje pojawienie się daty dnia bieżącego, strzałką przycisku nawigacyjnego ▼ należy doprowadzić do wstecznego wyświetlania dat dotyczących zarejestrowanych na karcie dni aktywności kierowcy, niepojawienie się na wyświetlaczu kolejnej daty świadczy o braku danych na karcie dotyczących tego dnia. W związku z powyższym policjant powinien zapytać kierowcę o dokumenty potwierdzające jego aktywność w tym dniu. Policjant przegląda wstecz kolejne dni, sprawdzając występowanie danych na karcie kierowcy aż do dnia rozpoczynającego okres rozliczeniowy.



Fot. 38. Wybór daty wydruku z karty kierowcy – tachograf VDO.



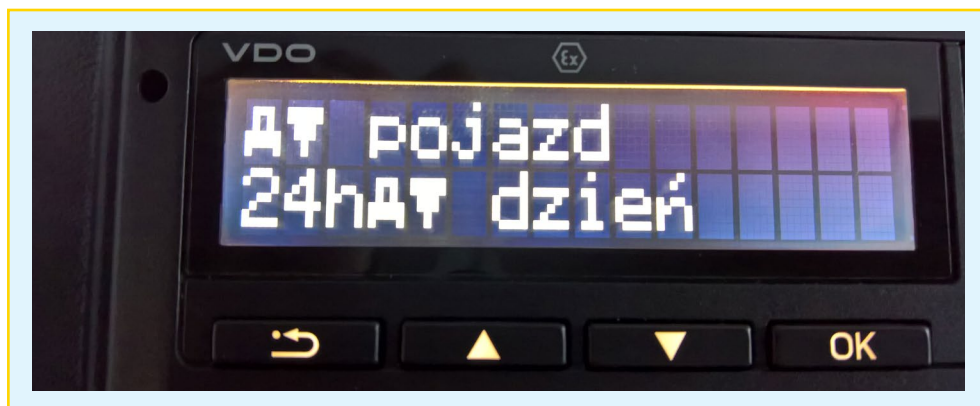
Fot. 39. Zmiana daty wydruku z karty kierowcy – tachograf VDO.

Policjant ustala, jaki okres zamierza skontrolować (29 dni albo minimum 30% dni pracy kierowcy z tego okresu), następnie drukuje zapisane na karcie dane z kolejnych dni. Jeżeli przewóz realizuje załoga, to te same czynności należy zrobić z kartą drugiego kierowcy. Wydrukami, które również mogą być pomocne w kontroli czasu pracy kierowców, są wydruki z pamięci tachografu:

- „pojazd – 24h dzień” (szczególnie wtedy, gdy jest podejrzenie, że kierowca ma okresy prowadzenia bez karty);



Fot. 40. Wybór wydruku danych z pojazdu – tachograf VDO.

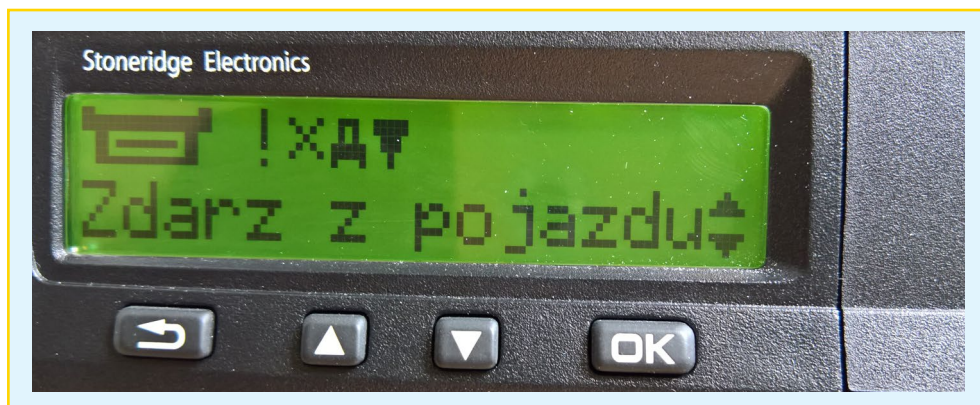


Fot. 41. Wybór wydruku dziennego z pojazdu – tachograf VDO.

- „pojazd – zdarzenie” – daje możliwość ujawnienia okresów prowadzenia bez karty kierowcy oraz innych naruszeń związanych np. z niedozwolonymi manipulacjami;

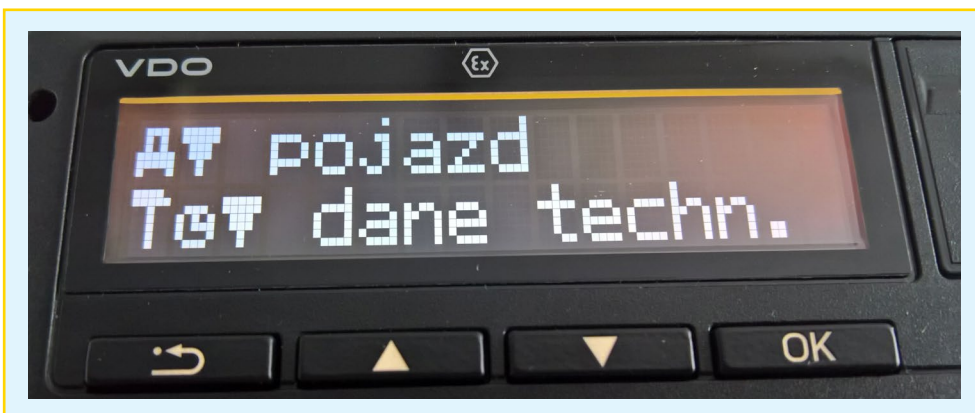


Fot. 42. Wybór wydruku zdarzeń i usterek z pojazdu – tachograf VDO.



Fot. 43. Wybór wydruku zdarzeń i usterek z pojazdu – tachograf Stoneridge.

- „pojazd – dane techniczne” – pozwala (tak jak „24h dzień”) na ustalenie: daty ponownego badania okresowego tachografu, właściwego doboru rozmiaru ogumienia osi napędowej, rodzaju zastosowanego czujnika ruchu, jego prawidłowego doboru do urządzenia rejestrującego oraz wartości ustawienia maksymalnej prędkości w tachografie, która odpowiada ustawieniom ogranicznika prędkości pojazdu;

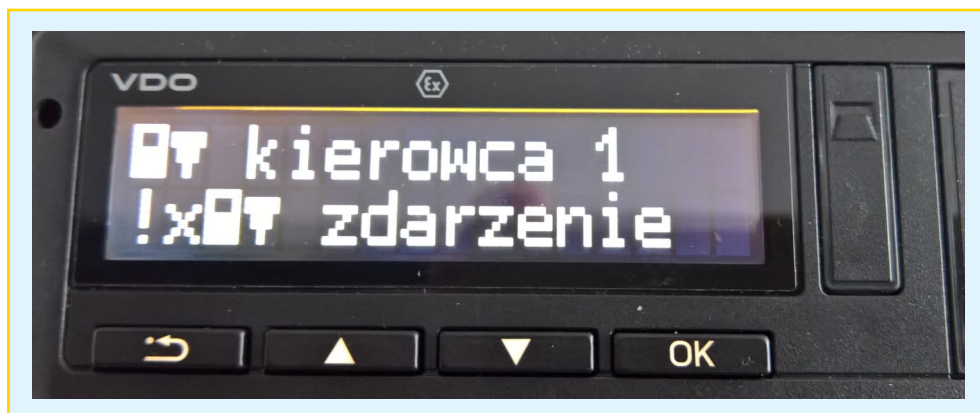


● Fot. 44. Wybór wydruku danych technicznych – tachograf VDO.



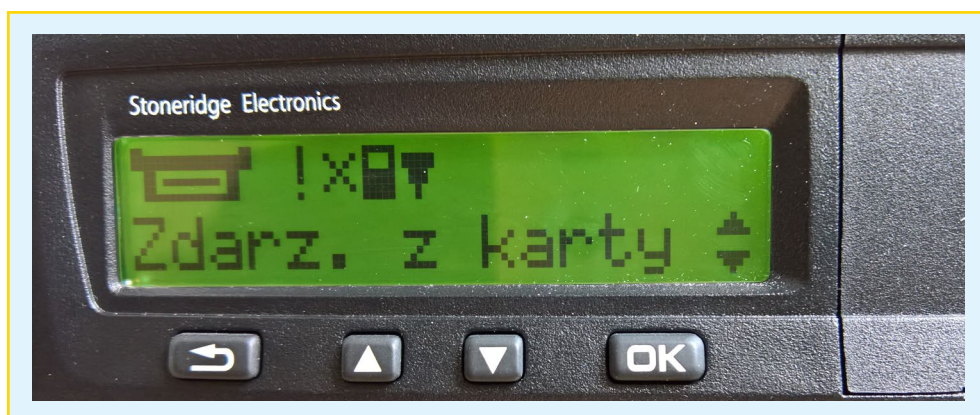
● Fot. 45. Wybór wydruku danych technicznych – tachograf Stoneridge.

- inne elementy kontrolne z menu tachografu dostępne w wariantcie drukowania, które nie mają większego znaczenia dla wyników kontroli („kierowca 1 zdarzenie”, „kierowca 2 zdarzenie”, „pojazd-przekroczenie prędkości”) lub takie, które stanowią wyposażenie dodatkowe niektórych tachografów („kierowca 1-czynności”, „kierowca 2-czynności”, „pojazd v-profile”, „pojazd n-profile”, „pojazd v-diagram”);

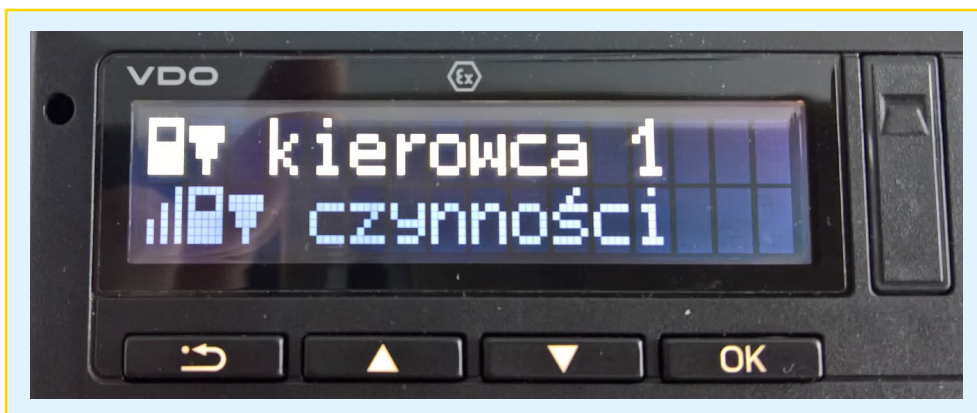


Fot. 46. Wybór wydruku zdarzeń i usterek z karty kierowcy – tachograf VDO.

- wydruk zdarzeń i usterek z karty kierowcy daje kontrolerowi możliwość wglądu w 6 ostatnich zdarzeń każdego typu (łącznie 36 zdarzeń) i 12 ostatnich usterek (łącznie 24) zarejestrowanych na karcie w czasie, gdy była ona zalogowana w tachografach różnych pojazdów; niektóre z zarejestrowanych zdarzeń (np. powtarzające się przerwy zasilania lub próba naruszenia zabezpieczeń) mogą świadczyć o manipulacji w tachografie; jednak podstawą prowadzonej w tym zakresie kontroli będą dane dotyczące zdarzeń i usterek zarejestrowane w pamięci kontrolowanego tachografu;



Fot. 47. Wybór wydruku zdarzeń i usterek z karty kierowcy – tachograf Stoneridge.

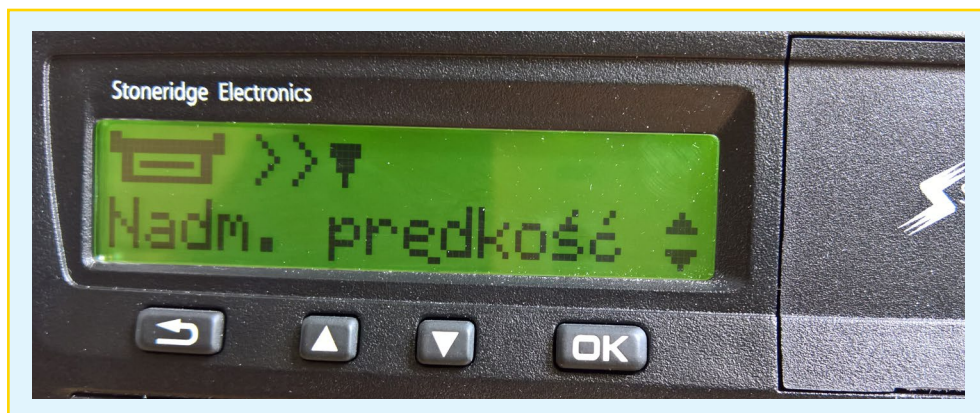


Fot. 48. Wybór wydruku graficznego aktywności kierowcy z wybranego dnia i sześciu dni wstecz z karty kierowcy.

- wydruk „czynności” pozwala na wstępną, szybką analizę aktywności kierowcy obejmującą wybrany dzień oraz sześć poprzednich; jest to w pełni graficzna prezentacja okresów różnej aktywności kierowcy, wygenerowana na podstawie danych zawartych na jego karcie; w tym celu wykorzystano zróżnicowane grubości linii, odpowiadające określonym poszczególnym rodzajom aktywności (standard znany z rejestracji analogowej na wykresówkach); wydruk jest dostępny wyłącznie w nowszych modelach tachografów VDO;



Fot. 49. Wybór wydruku przekroczeń prędkości względem ogranicznika prędkości – tachograf VDO.



● **Fot. 50.** Wybór wydruku przekroczeń prędkości względem ogranicznika prędkości – tachograf Stoneridge.

- wydruk przekroczeń prędkości – ze względu na swój ograniczony zakres (prędkości prezentowane są według przyjętego schematu: data i godzina ostatniej kontroli prędkości, pierwsze przekroczenie prędkości od ostatniej kontroli prowadzonej przez podmiot kontrolny, który zalogował swoją kartę, oraz liczba takich zdarzeń) – zawiera:
 - datę zdarzenia bez wskazania danych kierowcy i wartości prędkości,
 - informację o pierwszym przekroczeniu po ostatniej kontroli serwisowej (kalibracji) – datę i godzinę zdarzenia, prędkość maksymalną i średnią oraz dane kierowcy (imię i nazwisko, numer karty kierowcy), którego karta była zalogowana w slotcie nr 1 tachografu,
 - pięć najpoważniejszych przekroczeń z ostatnich 365 dni ze wskazaniem daty i godziny przekroczenia, prędkości maksymalnej oraz średniej, a także danych kierowcy (imienia i nazwiska, numeru karty kierowcy), którego karta była zalogowana w slotcie nr 1 tachografu w trakcie zdarzenia,
 - najpoważniejsze przekroczenie w każdym z ostatnich 10 dni z podaniem daty i godziny, prędkości maksymalnej i średniej oraz danych kierowcy (imienia i nazwiska, numeru karty kierowcy), którego karta była w tym czasie zalogowana w slotcie nr 1 tachografu w trakcie zdarzenia oraz liczby tego typu zdarzeń w danym dniu;należy pamiętać, że wydruk przekroczeń prędkości dotyczy wyłącznie prędkości przekraczających wartość ustawienia ogranicznika prędkości w pojeździe i tylko tych, które trwały co najmniej jedną minutę;
- wydruk v-diagram jest opcją dodatkową i wydrukowanie go jest możliwe wyłącznie w tachografach VDO; ponieważ prezentuje on wartość prędkości z dokładnością do 10 km/h i czasu do 5 minut, należy traktować go wyłącznie poglądowo; do celów procesowych (zabezpieczenie materiału dowodowego) należy pobrać dane prędkości z pamięci tachografu.



Fot. 51. Wydruk wykresu prędkości z tachografu v-diagram.

Policjant, który przeprowadził kontrolę przewozu drogowego, jest obowiązany do jej udokumentowania i potwierdzenia. Oprócz sporządzonej z kontroli dokumentacji (protokołu kontroli drogowej) potwierdzeniem przeprowadzonej kontroli tachografu jest fakt zalogowania w nim karty kontrolnej przez kontrolującego. W przypadku nieposiadania takiej karty podczas kontroli, policjant dokonuje potwierdzenia kontroli za pomocą pieczętki służącej do potwierdzania kontroli tachografów analogowych. Potwierdzenie następuje poprzez umieszczenie odcisku wymienionej wyżej pieczętki na wygenerowanym podczas kontroli wydruku danych z karty kierowcy „24h dzień” i wpisanie odręcznie daty, miejsca, godziny rozpoczęcia i godziny zakończenia kontroli.

Podstawą powyżej opisanego wariantu kontroli jest analiza danych zawartych na uprzednio wygenerowanych wydrukach. Dla pełnego powodzenia realizowanych w ten sposób czynności kontrolnych istotne znaczenie ma sprawność drukarki tachografu oraz odpowiednia ilość papieru do drukowania. W celu uniknięcia sytuacji, w której mogłoby zabraknąć (wbrew obowiązkowi przedsiębiorcy i kierowcy) papieru do drukarki tachografu, co znacząco utrudniłoby czynności kontrolne, wskazane jest, żeby patrol policyjny, przystępując do kontroli, posiadał przy sobie rolkę takiego papieru. Oprócz funkcji drukowania każdy tachograf cyfrowy daje również możliwość dostępu do danych zawartych w jego pamięci i na karcie kierowcy poprzez ich wyświetlanie. Ze względu na uciążliwość czynności i długi czas potrzebny na analizę danych, tego typu metody kontroli tachografu (poza niektórymi, pojedynczymi danymi) nie zaleca się.

3.

KONTROLA INNYCH ELEMENTÓW systemu tachografu cyfrowego

W każdym przypadku, gdy zachodzi podejrzenie manipulacji danymi (przerwa napięcia, awaria czujnika ruchu, przerwanie zabezpieczeń), należy porównać drogę zapisaną przez tachograf z drogą rzeczywiście przebytą. Należy pamiętać, aby wykluczyć wszelkie błędy systemowe (usterki techniczne, poluzowany przewód, spalony bezpiecznik), zanim zostanie postawiony zarzut manipulowania danymi. W tym celu wykonuje się wydruk dzienny z karty kierowcy, na którym policjant sprawdza, czy nie wystąpiły zdarzenia świadczące o manipulacji (dolna część wydruku „24h dzień” z karty jest poświęcona pięciu najpoważniejszym zdarzeniom i usterkom, które zostały zarejestrowane na karcie kierowcy w związku z użytkowaniem pojazdów oraz w pamięci masowej tachografu w sytuacji korzystania z tego pojazdu przez różnych kierowców. W tych okolicznościach nie można również pominąć analizy w kontekście zdarzeń dotyczących prowadzenia pojazdu bez karty.

Aby wykluczyć niesprawność tachografu, należy na miejscu kontroli przeprowadzić próbę rejestracji ruchu (wskazane jest, aby policjant, przebywając wewnątrz pojazdu, wydał polecenie kierowcy przejechania odcinka drogi przekraczającej 100 m). W przypadku wykluczenia awarii tachografu można podejrzewać ingerencję w rejestrację. Jeśli policjant nie jest w stanie w trakcie kontroli ustalić przyczyny ingerencji, powinien w trybie art. 26 ustawy z dnia 5 lipca 2018 r. o tachografach skierować pojazd do uprawnionego warsztatu (tacho-serwisu) celem przeprowadzenia badania. Opłaty związane z przeprowadzeniem badań i doprowadzeniem do właściwego działania tachografu uiszcza:

- przedsiębiorca – w przypadku potwierdzenia ingerencji w urządzenie rejestrujące;
- właściwy ze względu na miejsce przeprowadzenia kontroli wojewoda – w przypadku braku ingerencji.

Należy pamiętać, że przedsiębiorca musi dokonać opłaty przed zakończeniem kontroli drogowej. W innym przypadku policjant w trybie art. 95 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym¹⁸ zatrzymuje dokumenty związane z przewozem drogowym oraz kieruje lub usuwa pojazd, na koszt właściciela, na najbliższy parking strzeżony.

Ingerencja w system tachografu cyfrowego może polegać na:

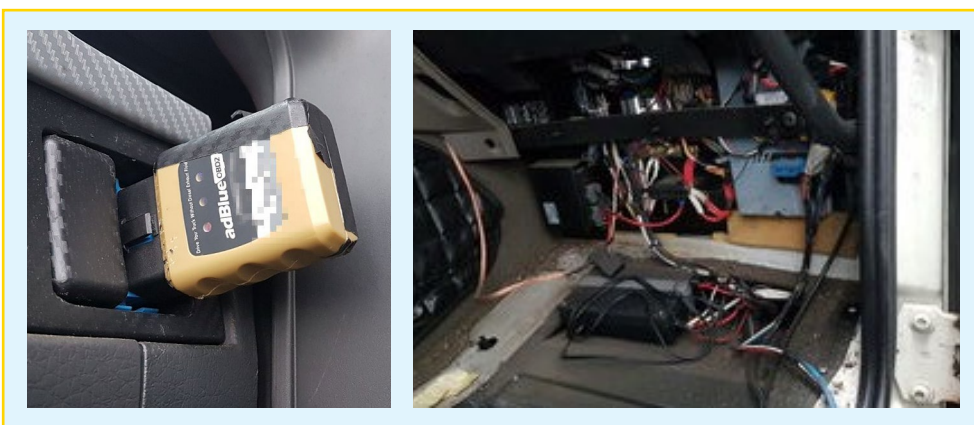
- blokowaniu czujnika ruchu magnesem;
- zakłóceniu transmisji danych z czujnika ruchu lub przerwaniu jego zasilania poprzez umieszczenie wyłącznika na przewodach;

¹⁸ Dz. U. z 2019 r. poz. 2041, z późn. zm.

- zainstalowaniu układów zakłócających wewnątrz czujnika ruchu;
- zmianie oprogramowania tachografu lub czujnika ruchu.

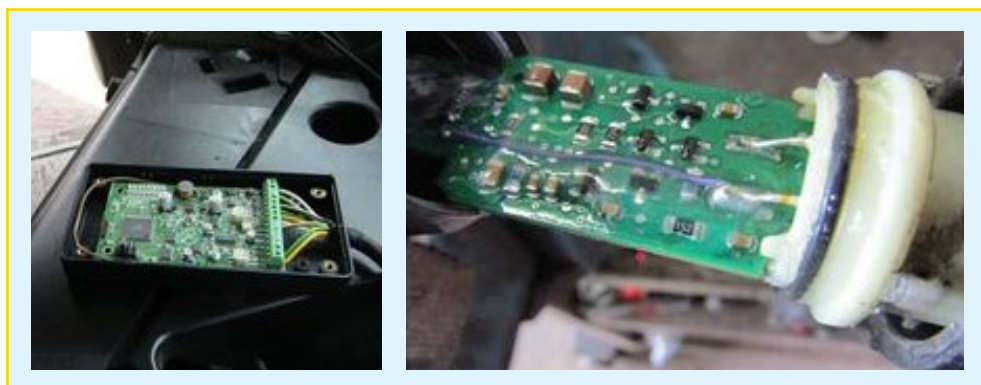


Fot. 52. Blokowanie czujnika ruchu magnesem.



Fot. 53 i 54. Zakłócenia transmisji danych z czujnika ruchu lub przerwanie jego zasilania poprzez umieszczenie na przewodach wyłącznika.

Źródło: Główny Inspektorat Transportu Drogowego, *Estońskie ciężarówki z niedozwolonymi urządzeniami*, https://gitd.gov.pl/dla-mediow/aktualnosci/arttykul/news/estonskie-ciezarowki-z-niedozwolonymi-urządzeniami/?tx_news_pi1%5Bcontroller%5D=-News&tx_news_pi1%5Baction%5D=detail&cHash=a3bd39ca858981b398225f256d-43c6fd#prettyPhoto [dostęp: 17.06.2021 r.].



Fot. 55 i 56. Zainstalowanie układów zakłócających wewnątrz czujnika ruchu.

Źródło: Główny Inspektorat Transportu Drogowego, *Niedozwolony wyłącznik i magnes*, <https://gitd.gov.pl/dla-mediow/aktualnosci/artukul/news/niedozwolony-wylacznik-i-magnes/#prettyPhoto> [dostęp: 17.06.2021 r.].

Montaż poszczególnych składowych urządzenia rejestrującego (tachografu lub czujnika ruchu) jest uzależniony od obowiązujących w danym czasie przepisów, np. od dnia 1 października 2012 r. rozporządzeniem (UE) nr 2135/98 zmieniającym rozporządzenie (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym wprowadzono wymagania dotyczące dostarczania do tachografu informacji o ruchu pojazdu z drugiego niezależnego źródła (GPS lub ABS) oraz montażu czujnika ruchu reagującego na pole magnetyczne (Kitas 2+ lub 4.0). Natomiast od dnia 15 czerwca 2019 r. wprowadzono obojętek instalowania tachografów inteligentnych.

Tabela 1. Prawidłowy sposób doboru poszczególnych elementów systemu tachografu cyfrowego.

	I GENERACJA			II GENERACJA
	DT1	DT2	DT3	
Data rejestracji pojazdu	od 1.05.2006 r.	od 1.10.2011 r.	od 1.10.2012 r.	od 15.06.2019 r.
Wersje oprogramowania tachografu	1381 v 1.0–1.3x	1381 v 1.4x	1381 v 2.0–3.0	1381 v 4.0
	SE5000 v 5.0–7.2	SE5000 Exact v 7.3	SE5000 Exact Duo v 7.4–7.6	SE5000-8 Connekt v 8.0
	EFAS-3 v 1.01–1.03	EFAS-4 v 2.00–2.01	EFAS-4 v 2.10–2.15	EFAS-4.8 v 4.8
Cechy szczególne	–	Reguła 1 minuty	Drugi niezależny sygnał (IMS), nowy czujnik ruchu KITAS 2+	System znakowania plomb i czujnika ruchu
Wymagany czujnik ruchu	KITAS 2	KITAS 2	KITAS 2+	KITAS 4.0

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów źródłowych producentów tachografów.

W przypadku wymiany tachografu lub czujnika ruchu (awaria) zalecany jest następujący sposób postępowania:

- tachograf analogowy (TA) może być wymieniony na analogowy lub cyfrowy DT1, DT2 bądź DT3; taka jest interpretacja firmy Continental, natomiast firma Stoneridge uważa, że może być wymieniony również na TA lub DT3;
- tachograf DT1 może być zastąpiony tachografem DT2 lub tachografem DT3 bez konieczności włączenia drugiego niezależnego sygnału prędkości (IMS);
- tachograf DT2 może być zastąpiony tachografem DT2 lub DT3 bez konieczności załączenia sygnału IMS;
- tachograf DT3 może być zastąpiony tachografem DT3 (jeżeli był wyprodukowany przed dniem 1.10.2012 r. i nie miał sygnału IMS, to nie wymaga się jego włączenia).

Ważne!!! W powyższych przypadkach nie ma konieczności wymiany przetwornika, jeżeli działa on prawidłowo.

Wyjątkiem jest zmiana tachografu analogowego (TA) na tachograf cyfrowy (DT), wówczas przetwornik:

- Kitas może być wymieniony na przetwornik Kitas, Kitas2, Kitas 2+ lub 4.0;
- Kitas 2 może być wymieniony na przetwornik Kitas 2, Kitas 2+ lub 4.0;
- Kitas 2+ może być wymieniony na przetwornik Kitas 2+ lub 4.0;
- Kitas 4.0 może być wymieniony na przetwornik Kitas 4.0.

4.

KARY

Przepisy karne i przepisy o administracyjnych karach pieniężnych są określone w rozdziale 11 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.

4.1. Odpowiedzialność kierowcy

Kierujący wykonujący przewóz drogowy z naruszeniem obowiązków lub warunków przewozu drogowego podlega karze grzywny w wysokości do 2000 złotych (art. 92 ust. 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym).

Tabela 2. Wykaz naruszeń obowiązków lub warunków przewozu drogowego, o których mowa w art. 92 ust. 1 ustawy o transporcie drogowym, wysokości grzywien za poszczególne naruszenia, a w przypadku niektórych naruszeń numer grupy naruszeń oraz waga naruszeń (wyciąg).

WYKAZ NARUSZEŃ	WYSOKOŚĆ GRZYWNY W ZŁ	NR GRUPY I WAGA NARUSZEŃ ¹⁾	PODSTAWA PRAWNA U.O.T.D. I INNE
7. Naruszenie przepisów o używaniu tachografów, wykresówek lub kart kierowców			
7.1. Nierejestrowanie za pomocą tachografu na wykresówce lub karcie kierowcy wskazań w zakresie prędkości pojazdu, aktywności kierowcy lub przebytej drogi	2000	2.14 BPN	art. 92 ust. 1 u.t.d. art. 34 ust. 1, art. 35 ust. 1 i 2 rozp.165/2014; art. 10 zał. AETR
7.2. Posiadanie przez kierowcę co najmniej dwóch własnych, ważnych kart kierowcy lub posługiwanie się nimi	2000	2.3 BPN	
7.3. Niepoprawne operowanie przełącznikiem tachografu umożliwiającym zmianę rodzaju aktywności kierowcy – za każdy dzień	100 nie więcej niż 1000	2.19 BPN	
7.4. Wykonywanie przez kierowcę przewozu drogowego z niedziałającym lub niewłaściwie działającym tachografem po upływie okresu dopuszczalnego w art. 37 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 165/2014	1000		
7.5. Wykonywanie przez kierowcę przewozu drogowego bez ważnej karty kierowcy lub z kartą uszkodzoną po upływie okresu dopuszczalnego w art. 29 ust. 5 rozporządzenia (UE) nr 165/2014	500		

7.6. Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem wyposażonym w tachograf, który został odłączony	2000	2.8 BPN	art. 92 ust. 1 u.t.d.	art. 32 ust. 1 i 3 rozp. 165/2014; art. 10 zał. AETR
7.10. Okazanie podczas kontroli brudnej lub uszkodzonej wykresówki lub karty kierowcy, z nieczytelnymi danymi – za kartę lub każdą wykresówkę	200	2.16 BPN		art. 34 ust. 2 rozp. 165/2014; art. 11 zał. AETR
7.11. Nieumieszczenie na wykresówce lub wydruku wymaganych wpisów lub umieszczenie na wykresówce lub wydruku nieczytelnych wpisów ręcznych – za każdą wykresówkę lub za każdy wydruk	50 za każdy brak wpisu nie więcej niż 200 za jedną wykresówkę lub jeden wydruk	2.17 BPN		art. 34 ust. 6, art. 35 ust. 2 rozp. 165/2014; art. 12 ust. 5 zał. AETR
7.12. Okazanie podczas kontroli wykresówki, wydruku z tachografu lub karty kierowcy, które nie zawierają wprowadzonych ręcznie bądź automatycznie wszystkich wymaganych danych dotyczących okresów aktywności kierowcy lub symbolu państwa miejsca rozpoczęcia lub zakończenia dziennego okresu pracy, w ciągu bieżącego dnia oraz poprzednich 28 dni – za każdy dzień	100	2.23 BPN		art. 34 ust. 3, rozp. 165/2014; art. 12 ust. 2 zał. AETR
7.15. Wykonywanie przewozu drogowego przez kierowcę nieposiadającego wymaganych zapisów odręcznych i wydruków z tachografu w przypadku uszkodzenia karty kierowcy, jej niesprawności lub nieposiadania – za każdy brakujący wydruk	200	2.26 BPN		art. 35 ust. 2 rozp. 165/2014; art. 13 zał. AETR
7.16. Niewłaściwa obsługa lub odłączenie homologowanego i sprawnego technicznie tachografu, skutkujące nierejestrowaniem na wykresówce lub karcie kierowcy aktywności kierowcy, prędkości pojazdu lub przebytej drogi	1500	2.8 BPN		art. 32 ust. 1 i 3 rozp. 165/2014; art. 10 zał. AETR
7.17. Używanie cudzej karty kierowcy	2000	2.5 NN		art. 27, 32 i 34 rozp. 165/2014; art. 11 i 12 zał. AETR
7.19. Posługiwanie się przez kierowcę kartą kierowcy, która została wydana na podstawie fałszywych oświadczeń lub podrabionych lub przerobionych dokumentów	500	2.6 NN		art. 26, 27 rozp. 165/2014; art. 11, 12 zał. AETR
7.20. Wykonywanie przewozu drogowego w załodze kilkuosobowej z włożeniem wykresówki lub karty kierowcy lub wykresówek lub kart kierowcy w nieodpowiednie czytniki tachografu	200	1,18 N		art. 34 ust. 4 rozp. 165/2014; art. 12 zał. AETR

5. Prowadzenie pojazdu z naruszeniem przepisów o czasie prowadzenia pojazdu, obowiązujących przerwach i odpoczynku				
5.1. Przekroczenie maksymalnego dziennego czasu prowadzenia pojazdu:			art. 92 ust. 1 u.t.d.	art. 6 ust. 1 rozp. 561/2006; art. 6 zał. AETR
1) o czas do 1 godziny	50			
2) za każdą następną rozpoczętą godzinę	100			
5.2. Przekroczenie maksymalnego czasu prowadzenia pojazdu bez przerwy:				art. 7 ust. 1 rozp. 561/2006; art. 7 ust. 1 i 2 zał. AETR
1) o czas powyżej 15 minut do 30 minut	50			
2) za każde następne rozpoczęte 30 minut	100			
5.3. Skrócenie dziennego okresu odpoczynku:				art. 8 ust. 1, 2, 4 i 5 rozp. 561/2006; art. 8 ust. 1 i 2 zał. AETR
1) o czas do 1 godziny	50			
2) za każdą następną rozpoczętą godzinę	100			
5.4. Skrócenie tygodniowego okresu odpoczynku:				
1) o czas do 1 godziny	50			art. 6 ust. 2 rozp. 561/2006
2) za każdą następną rozpoczętą godzinę	100			
5.5. Przekroczenie tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu o czas powyżej 30 minut do 2 godzin oraz za każdą następną rozpoczętą godzinę	50			art. 26c u.o.c.p.k.
5.6. Przekroczenie tygodniowego wymiaru czasu pracy, o którym mowa w art. 26c ust. 1 i 2 ustawy o czasie pracy kierowców, przez osoby niezatrudnione przez przedsiębiorcę, lecz osobiście wykonujące na jego rzecz przewozy drogowe:				
1) do mniej niż 2 godzin	50			
2) od 2 godzin do mniej niż 10 godzin	300			
3) od 10 godzin	500	3.2 BPN 1,4 BPN		

¹⁾ Numer grupy naruszeń oraz waga naruszeń, wskazane w załączniku I do rozporządzenia 2016/403 (PN – poważne naruszenie, BPN – bardzo poważne naruszenie, NN – najpoważniejsze naruszenie).

Opracowano na podstawie załącznika nr 1 do ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.

4.2.

Odpowiedzialność przedsiębiorcy

Podmiot wykonujący przewóz drogowy lub inne czynności związane z tym przewozem z naruszeniem obowiązków lub warunków przewozu drogowego podlega karze pieniężnej w wysokości od 50 złotych do 12 000 złotych za każde naruszenie. Suma kar pieniężnych nałożonych podczas jednej kontroli drogowej nie może przekroczyć kwoty 12 000 złotych (art. 92a ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym).

Tabela 3. Wykaz naruszeń obowiązków lub warunków przewozu drogowego, o których mowa w art. 92a ust. 1 ustawy o transporcie drogowym, wysokości kar pieniężnych za poszczególne naruszenia, a w przypadku niektórych naruszeń numer grupy naruszeń oraz waga naruszeń (wyciąg).

WYKAZ NARUSZEŃ	WYSOKOŚĆ KARY PIENIĘŻNEJ W ZŁ	NR GRUPY I WAGA NARUSZEŃ ¹⁾	PODSTAWA PRAWNA U.T.D. I INNE
6. NARUSZENIE PRZEPISÓW O STOSOWANIU TACHOGRAFÓW			
6.1. Naruszenie zasad i warunków wyposażenia pojazdu w tachograf			
6.1.1. Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem niewyposażonym w wymagany tachograf posiadający świadectwo homologacji typu	10 000	2.1 NN	art. 3 i 13 rozp. 165/2014; art. 4 u.o.t.
6.1.2. Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem wyposażonym w tachograf, przyrząd rejestrujący, czujnik ruchu, urządzenie zewnętrzne GNSS lub urządzenie wczesnego wykrywania na odległość, nieposiadające świadectwa homologacji typu lub tachograf lub powyżej wymieniony element składowy tachografu, który został podrobiony lub przerobiony	10 000	2.1 NN	art. 13 i 14 rozp. 165/2014; art. 4 u.o.t.
6.1.3. Podłączenie do tachografu niedozwolonego urządzenia lub przedmiotu wykonanego lub przeznaczonego do celów podrobienia lub przerabiania danych rejestrowanych przez tachograf lub korzystanie z tego urządzenia lub przedmiotu	10 000	2.9 NN	art. 32 ust. 3 rozp. 165/2014; art. 10 zał. AETR
6.1.4. Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem wyposażonym w tachograf niewyposażony w drugi niezależny sygnał dotyczący ruchu pojazdu lub z odłączonym niezależnym sygnałem dotyczącym ruchu pojazdu, o ile jest wymagany	3000		zał. V ust. 5 rozp. 165/2014

6.1.5. Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem wyposażonym w tachograf, który nie został sprawdzony lub poddany przeglądowi przez warsztat posiadający zezwolenie	1000	2.2 BPN	art. 92a ust. 1 u.t.d.	art. 22 ust. 3, art. 23 rozp. 165/2014; supl. 1 rozdz. VI pkt 3 AETR
6.1.6. Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem wyposażonym w nieprawidłowo działający tachograf, z wyjątkiem przypadków, o których mowa w lp. 6.1.1–6.1.5.	1000	2.7 BPN		art. 32 rozp. 165/2014; art. 10 zał. AETR
6.2. Wykonywanie przewozu drogowego z ingerencją w działanie tachografu lub dane rejestrowane przez tachograf				
6.2.1. Niewłaściwa obsługa lub odłączenie homologowanego i sprawnego technicznie tachografu, skutkujące nierejestrowaniem na wykresówce lub na karcie kierowcy aktywności kierowcy, prędkości pojazdu lub przebytej drogi	5000	2.8 BPN	art. 92a ust. 1 u.t.d.	art. 32 rozp. 165/2014; art. 10 zał. AETR
6.2.2. Ukrywanie, likwidowanie, niszczenie, podrabianie lub przerabianie danych zarejestrowanych na wykresówkach lub przechowywanych i pobranych z tachografu lub karty kierowcy	10 000	2.10 NN		art. 32 ust. 3 rozp. 165/2014; art. 10 zał. AETR
6.3. Naruszenie zasad i warunków użytkowania tachografu				
6.3.1. Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem wyposażonym w tachograf cyfrowy przez kierowcę nieposiadającego własnej, ważnej karty kierowcy	2000	2.4 NN	art. 92a ust. 1 u.t.d.	art. 27 rozp. 165/2014; art. 11 zał. AETR
6.3.2. Posiadanie lub posługiwanie się przez kierowcę więcej niż jedną własną, ważną kartą kierowcy	3000	2.3 BPN		
6.3.3. Posługiwanie się przez kierowcę kartą kierowcy, która nie jest jego własną kartą	3000	2.5 NN		
6.3.4. Jednoczesne używanie kilku wykresówek przez kierowcę	3000	2.13 BPN		art. 34 ust. 1 rozp. 165/2014; art. 12 ust. 2 zał. AETR
6.3.5. Niedopuszczalne wyjęcie wykresówek lub karty kierowcy, mające wpływ na rejestrację danych	3000	2.14 BPN		
6.3.6. Używanie wykresówki lub karty kierowcy przez okres dłuższy niż ten, na który jest przeznaczona, skutkujące utratą danych zapisanych na wykresówce lub na karcie kierowcy, bądź uniemożliwiające odczyt aktywności zapisanych na wykresówce	3000	2.15 BP		

6.3.7. Okazanie brudnych lub uszkodzonych wykresówek lub karty kierowcy, z nieczytelnymi danymi – za każdą kartę lub każdą wykresówkę	100	2.16 BPN	art. 92a ust. 1 u.t.d.	art. 34 ust. 2 rozp. 165/2014; art. 12 ust. 1 zał. AETR
6.3.8. Niespełnienie wymogu ręcznego wprowadzenia danych na wykresówkę lub kartę kierowcy – za każdy wpis	50	2.17 BPN		art. 34 ust. 6 rozp. 165/2014; art. 12 ust. 5 zał. AETR
6.3.9. Niezaznaczenie przez kierowcę na wykresówce lub wykresówce dołączanej do karty kierowcy wszystkich wymaganych informacji dotyczących okresów, które nie są rejestrowane, gdy tachograf nie działa lub działa wadliwie – za każdy dzień	100 maksymalnie 2000	2.26 BPN		art. 34 ust. 3 rozp. 165/2014; art. 12 ust. 2 zał. AETR
6.3.10. Wykonywanie przewozu drogowego w załodze kilkuosobowej z włożeniem wykresówki lub karty kierowcy lub wykresówek lub kart kierowcy w nieodpowiednie czytniki tachografu	1000	2.18 PN		art. 34 ust. 4 rozp. 165/2014; art. 12 ust. 2 zał. AETR
6.3.11. Niepoprawne operowanie przełącznikiem tachografu umożliwiającym zmianę rodzaju aktywności kierowcy – za każdy dzień	100 maksymalnie 1000	2.19 BPN		art. 34 ust. 5 rozp. 165/2014; art. 12 ust. 3 zał. AETR
6.3.12. Niewykonanie naprawy tachografu w warsztacie posiadającym zezwolenie	2000	2.25 BPN		–
6.3.13. Niewykonanie naprawy tachografu w warsztacie posiadającym zezwolenie po upływie dopuszczalnego w art. 37 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 165/2014 okresu prowadzenia pojazdu	2000			art. 37 ust. 1 rozp. 165/2014; art. 13 ust. 1 zał. AETR
6.3.14. Nieumieszczenie na wykresówce lub wydruku wymaganych wpisów lub umieszczenie na wykresówce lub wydruku nieczytelnych wpisów ręcznych	50 za każdy brak wpisu nie więcej niż 500 za jedną wykresówkę lub jeden wydruk	2.17 BPN		art. 35 ust. 2 rozp. 165/2014; art. 13 ust. 2 zał. AETR
6.3.15. Nieprzechowywanie przez co najmniej rok wykresówek, wydruków oraz pobranych danych lub dokumentów potwierdzających fakt nieprowadzenia pojazdu – za każdy dzień w odniesieniu do każdego kierowcy	500	2.11 BPN 2.12 BPN		art. 16a, 33a, 39i u.t.d.

6.3.16. Niedostępnięcie podczas kontroli w przedsiębiorstwie wykresówek oraz pobranych i przechowywanych danych z karty kierowcy i tachografu cyfrowego – za każdy dzień w odniesieniu do każdego kierowcy	500	2.12 BPN	art. 92a ust. 1 u.t.d.	art. 16a, 33a, 39i u.t.d.
6.3.17. Naruszenie obowiązku terminowego pobierania danych z karty kierowcy – za każdego kierowcę	500			art. 1 rozp. 581/2010
6.3.18. Naruszenie obowiązku terminowego pobierania danych z tachografu – za każdy pojazd	500			art. 34 rozp. 165/2014; art. 10–12 zał. AETR
6.3.19. Niepoprawne stosowanie wykresówek lub karty kierowcy, z wyjątkiem przypadków, o których mowa w lp. 6.3.1–6.3.10 i 6.3.14	2000	2.13 PN		
5. NARUSZENIE PRZEPISÓW DOTYCZĄCYCH CZASU PRACY KIEROWCÓW				
Okresy prowadzenia pojazdu				
5.1. Przekroczenie dziennego czasu prowadzenia pojazdu powyżej 9 godzin w sytuacji, gdy kierowca dwukrotnie w danym tygodniu wydłużył jazdę dzienną do 10 godzin:				
1) o czas powyżej 15 minut do mniej niż 1 godziny	50		art. 92a ust. 1 u.t.d.	art. 6 ust. 1 rozp. 561/2006; art. 6 AETR
2) o czas od 1 godziny do mniej niż 2 godzin	150	1.2 PN		
3) za każdą rozpoczętą godzinę od 2 godzin	200	1.3 BPN		
4) za każdą rozpoczętą godzinę od 13 godzin i 30 minut, w przypadku braku jakiejkolwiek przerwy lub odpoczynku trwającego co najmniej 4 godziny i 30 minut	550	1.4 NN		
5.2. Przekroczenie dziennego czasu prowadzenia pojazdu powyżej 10 godzin w sytuacji, gdy jego wydłużenie w danym tygodniu było dozwolone:				
1) o czas do mniej niż 1 godziny	100		art. 92a ust. 1 u.t.d.	art. 6 ust. 1 rozp. 561/2006; art. 6 AETR
2) o czas od 1 godziny do mniej niż 2 godzin	200	1.5 PN		
3) za każdą rozpoczętą godzinę od 2 godzin	250	1.6 BPN		
4) za każdą rozpoczętą godzinę od 15 godzin, w przypadku braku jakiejkolwiek przerwy lub odpoczynku trwającego co najmniej 4 godziny i 30 minut	550	1.7 NN		

5.3. Przekroczenie dopuszczalnego tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu:				
1) o czas powyżej 30 minut do mniej niż 4 godzin	150		art. 92a ust. 1 u.t.d.	art. 6 ust. 2 rozp. 561/2006; art. 6 AETR
2) o czas od 4 godzin do mniej niż 9 godzin	250	1.8 PN		
3) o czas od 9 godzin do mniej niż 14 godzin	350	1.9 BPN		
4) za każdą rozpoczętą godzinę od 14 godzin	550	1.10 NN		
5.4. Przekroczenie maksymalnego dwutygodniowego czasu prowadzenia pojazdu:				
1) o czas do mniej niż 10 godzin	250		art. 92a ust. 1 u.t.d.	art. 6 ust. 3 rozp. 561/2006; art. 6 ust. 2 AETR
2) o czas od 10 godzin do mniej niż 15 godzin	350	1.11 PN		
3) o czas od 15 godzin do mniej niż 22 godzin i 30 minut	550	1.12 BPN		
4) za każdą rozpoczętą godzinę od 22 godzin i 30 minut	700	1.13 NN		
Okresy odpoczynku				
5.5. Skrócenie wymaganego regularnego okresu odpoczynku dziennego:				
1) o czas do 1 godziny	100		art. 92a ust. 1 u.t.d.	art. 4 lit. g, art. 8 rozp. 561/2006; art. 1 lit. o, art. 8 AETR
2) o czas powyżej 1 godziny do 2 godzin i 30 minut	200	1.16 PN		
3) za każdą rozpoczętą godzinę powyżej 2 godzin i 30 minut	350	1.17 BPN		
5.6. Niespełnienie wymogu dzielonego dziennego okresu odpoczynku:				
1) skrócenie drugiej części odpoczynku dzielonego o czas do 1 godziny	100		art. 92a ust. 1 u.t.d.	art. 6 ust. 1 rozp. 561/2006; art. 6 AETR
2) skrócenie drugiej części odpoczynku dzielonego o czas powyżej 1 godziny do 2 godzin	200	1.20 PN		
3) za każdą rozpoczętą godzinę powyżej 2 godzin	350	1.21 BP		
5.7. Skrócenie wymaganego skróconego okresu odpoczynku dziennego – zarówno w przypadku załogi jednoosobowej, jak i załogi kilkuosobowej:				
1) o czas do 1 godziny	150		art. 92a ust. 1 u.t.d.	art. 6 ust. 1 rozp. 561/2006; art. 6 AETR
2) o czas powyżej 1 godziny do 2 godzin	350	1.18 PN 1.22 PN		
3) za każdą rozpoczętą godzinę powyżej 2 godzin	550	1.19 BPN 1.23 BPN		

5.8. Skrócenie regularnego okresu odpoczynku tygodniowego, jeżeli jego skrócenie nie jest dozwolone:				
1) o czas do 3 godzin	150		art. 92a ust. 1 u.t.d.	art. 4 lit. h, art. 8 rozp. 561/2006; art. 1 lit. p, art. 8 AETR
2) o czas powyżej 3 godzin do 9 godzin	300	1.26 PN		
3) za każdą rozpoczętą godzinę powyżej 9 godzin	400	1.27 BPN		
5.9. Skrócenie wymaganego skróconego okresu odpoczynku tygodniowego:				
1) o czas do 2 godzin	200		art. 92a ust. 1 u.t.d.	art. 4 lit. h, art. 8 rozp. 561/2006; art. 1 lit. p, art. 8 AETR
2) o czas powyżej 2 godzin do 4 godzin	350	1.24 PN		
3) o czas powyżej 4 godzin	450	1.25 BPN		
5.10. Przekroczenie 6 kolejnych okresów 24-godzinnych od poprzedniego tygodniowego okresu odpoczynku:				
1) o czas do mniej niż 3 godzin	350		art. 92a ust. 1 u.t.d.	art. 4 lit. h, art. 8 rozp. 561/2006; art. 1 lit. p, art. 8 AETR
2) o czas od 3 godzin do mniej niż 12 godzin	450	1.28 PN		
3) o czas od 12 godzin	550	1.28 BPN		
Przerwy				
5.11. Przekroczenie maksymalnego czasu prowadzenia pojazdu bez przerwy:				
1) o czas do mniej niż 30 minut	100		art. 92a ust. 1 u.t.d.	art. 7 ust. 1 rozp. 561/2006; art. 7 ust. 1 i 2 AETR
2) o czas od 30 minut do mniej niż 1 godzina i 30 minut	250	1.14 PN		
3) za każde rozpoczęte 30 minut od 1 godziny i 30 minut	350	1.15 BPN		
4) w międzynarodowym okazjonalnym przewozie osób, w godzinach od 22 ⁰⁰ do 6 ⁰⁰ , gdy pojazd obsługuje jeden kierowca:				art. 6a lit. d rozp. 561/2006; art. 8 ust. 6 lit. b pkt iv AETR
a) o czas do mniej niż 1 godzina i 30 minut	250	1.31 PN		
b) o czas od 1 godziny i 30 minut	350	1.31 BPN		

Praca w porze nocnej				
5.12. Przekroczenie dopuszczalnego dobowego 10-godzinnego czasu pracy, jeżeli praca jest wykonywana w porze nocnej:				
1) o czas od 1 godziny do mniej niż 3 godzin	50	3.9 PN	art. 92a ust. 1 u.t.d.	art. 21 u.o.c.p.k.
2) za każdą rozpoczętą godzinę od 3 godzin	100	3.10 BPN		
Odstępstwo dotyczące odłożenia okresu odpoczynku o maksimum 12 kolejnych okresów 24-godzinnych				
5.13. Skrócenie tygodniowego okresu odpoczynku po 12 kolejnych okresach 24-godzinnych:				
1) o czas do 2 godzin	150		art. 92a ust. 1 u.t.d.	art. 6a lit. d rozp. 561/2006; art. 8 ust. 6 lit. b pkt iv AETR
2) o czas powyżej 2 godzin do 4 godzin	300	1.30 PN		
3) za każdą godzinę powyżej 4 godzin	400	1.30 BPN		
5.14. Przekroczenie 12 kolejnych okresów 24-godzinnych po uprzednim regularnym tygodniowym okresie odpoczynku:				
1) o czas do mniej niż 3 godzin	150		art. 92a ust. 1 u.t.d.	art. 6a lit. d rozp. 561/2006; art. 8 ust. 6 lit. b pkt iv AETR
2) o czas od 3 godzin do mniej niż 12 godzin	300	1.29 PN		
3) za każdą godzinę od 12 godzin	400	1.29 BPN		
Naruszenie przepisów ustawy o czasie pracy kierowców				
5.15. Przekroczenie maksymalnego 48-godzinnego tygodniowego wymiaru czasu pracy, o którym mowa w art. 12 ust. 1 i art. 26c ust. 1 ustawy o czasie pracy kierowców, w przypadku gdy niedozwolonym było jego przedłużenie do 60 godzin:				
1) o czas do mniej niż 2 godzin	50		art. 92a ust. 1 u.t.d.	art. 12 ust. 1 i art. 26c ust. 1 u.o.c.p.k.
2) o czas od 2 godzin do mniej niż 8 godzin	100			
3) o czas od 8 godzin do mniej niż 12 godzin	250	3.1 PN		
4) za każdą rozpoczętą godzinę od 12 godzin	350	3.2 BPN		

5.16. Przekroczenie maksymalnego 60-godzinowego tygodniowego wymiaru czasu pracy, o którym mowa w art. 12 ust. 2 i art. 26c ust. 2 ustawy o czasie pracy kierowców:				
1) o czas do mniej niż 1 godziny	50		art. 92a ust. 1 u.t.d.	art. 12 ust. 1 i art. 26c ust. 1 u.o.c.p.k.
2) o czas od 1 godziny do mniej niż 5 godzin	100			
3) o czas od 5 godzin do mniej niż 10 godzin	200	3.3 PN		
4) za każdą rozpoczętą godzinę od 10 godzin	300	3.4 BPN		
5.17. Skrócenie obowiązkowej przerwy w pracy w przypadku, gdy czas pracy wynosi od 6 do 9 godzin:				
1) o czas do mniej niż 10 minut	50		art. 92a ust. 1 u.t.d.	art. 13 ust. 1 i art. 26c ust. 4 u.o.c.p.k.
2) o czas od 10 minut do mniej niż 20 minut	100	3.5 PN		
3) o czas od 20 minut	150	3.6 BPN		
5.18. Skrócenie obowiązkowej przerwy w pracy w przypadku, gdy czas pracy wynosi powyżej 9 godzin:				
1) o czas do mniej niż 15 minut	50		art. 92a ust. 1 u.t.d.	art. 13 ust. 1 i art. 26c ust. 4 u.o.c.p.k.
2) o czas od 15 minut do mniej niż 25 minut	100	3.7 PN		
3) o czas od 25 minut	150	3.8 BPN		
Obowiązki pracodawcy				
5.19. Nieprowadzenie ewidencji czasu pracy, o której mowa w art. 25 ust. 1 i art. 26d ust. 1 i 2 ustawy o czasie pracy kierowców – za każdego kierowcę	1000		art. 92a ust. 1 u.t.d.	art. 15 ust. 1 i art. 26d ust. 1 i 2 u.o.c.p.k.
5.20. Nieudzielenie przerwy, o której mowa w art. 13 ust. 1 ustawy o czasie pracy kierowców, kierowcom niepozostającym w stosunku pracy	300			art. 13 ust. 1 u.o.c.p.k.

Prowadzenie dokumentacji				
5.21. Falszowanie ewidencji czasu pracy lub odmowa udostępnienia jej kontrolerom	8000	3.11 BPN	art. 92a ust. 1 u.t.d.	art. 56, 72 i 85 u.t.d.; art. 32 ust. 3 rozp. 561/2006
5.22. Falszowanie dokumentacji lub odmowa udostępnienia jej kontrolerom – w przypadku przedsiębiorców osobiście wykonujących przewozy drogowe	8000	3.12 BPN		

¹⁾ Numer grupy naruszeń oraz waga naruszeń, wskazane w załączniku I do rozporządzenia 2016/403 (PN – poważne naruszenie, BPN – bardzo poważne naruszenie, NN – najpoważniejsze naruszenie).

Opracowano na podstawie załącznika nr 3 do ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.

4.3.

Odpowiedzialność osoby zarządzającej w przedsiębiorstwie

Zarządzający transportem, a także każda inna osoba wykonująca czynności związane z przewozem drogowym, która naruszyła obowiązki lub warunki przewozu drogowego, podlega karze pieniężnej w wysokości od 200 złotych do 2000 złotych za każde naruszenie. Suma kar pieniężnych podczas jednej kontroli nie może przekroczyć kwoty 3000 złotych.

Tabela 4. Wykaz naruszeń obowiązków lub warunków przewozu drogowego, o których mowa w art. 92a ust. 2 ustawy o transporcie drogowym, wysokości kar pieniężnych za poszczególne naruszenia, a w przypadku niektórych naruszeń numer grupy naruszeń oraz waga naruszeń (wyciąg).

WYKAZ NARUSZEŃ	WYSOKOŚĆ KARY PIENIĘŻNEJ W ZŁ	NR GRUPY I WAGA NARUSZEŃ ¹⁾	PODSTAWA PRAWNA U.O.T.D. I INNE
4. Wykonywanie przewozu drogowego przez kierowcę, który:			
4.5. nie posiada ważnej karty kierowcy	500	2.4 NN	art. 27 rozp.165/2014; art. 11 zał. AETR
4.7. posługuje się kartą kierowcy, która została wydana na podstawie fałszywych oświadczeń lub podrobionych lub przerobionych dokumentów	500	2.6 NN	
11. Przekroczenie przez kierowcę dopuszczalnego tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu o co najmniej 14 godzin	1000		art. 6 ust. 2 i 3 rozp. 561/2006; art. 6 AETR

12. Przekroczenie przez kierowcę dopuszczalnego dwutygodniowego czasu prowadzenia pojazdu o co najmniej 23 godziny	1500		art. 92 a ust. 2 u.t.d.	art. 6 ust. 2 i 3 rozp. 561/2006; art. 6 AETR
13. Skrócenie przez kierowcę odpoczynku dobowego o czas równy lub większy niż 4 godziny i 30 minut	500			art. 4 lit. g, art. 8 rozp. 561/2006; art. 1 lit. o, art. 8 AETR
14. Przekroczenie przez kierowcę dozwolonego maksymalnego dziennego czasu prowadzenia pojazdu o czas powyżej 6 godzin i 45 minut	500			art. 6 ust. 1 rozp. 561/2006; art. 6 AETR
15. Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem:				
15.3. niewyposażonym w wymagany tachograf posiadający świadectwo homologacji typu	2000	2.1 NN		art. 3 i 13 rozp. 165/2014; art. 4 u.o.t.
15.4. który nie posiada ogranicznika prędkości lub w którym ogranicznik prędkości został odłączony	2000	6.1 NN		
15.5. z zainstalowanym ogranicznikiem prędkości niespełniającym stosownych wymogów technicznych, określonych w procedurze homologacji typu przedmiotu wyposażenia lub części	1000	6.2 BPN		
15.6. z zainstalowanym ogranicznikiem prędkości, który nie został zamontowany przez producenta lub jednostkę przez niego upoważnioną	500	6.3 PN		art. 66 ust. 1a p.r.d.
15.7. z zainstalowanym nielegalnym urządzeniem, które może fałszować dane w ograniczniku prędkości lub z zainstalowanym niehomologowanym ogranicznikiem prędkości	2000	6.4 NN		
16. Korzystanie przez kierowcę z niedozwolonego urządzenia lub przedmiotu wykonanego lub przeznaczonego do celów podrabiania lub przerabiania danych rejestrowanych przez tachograf	2000	2.9 NN		art. 30 ust. 2 rozp. 165/2014; art. 10 zał. AETR

¹⁾ Numer grupy naruszeń oraz waga naruszeń, wskazane w załączniku I do rozporządzenia 2016/403 (PN – poważne naruszenie, BPN – bardzo poważne naruszenie, NN – najpoważniejsze naruszenie).

Opracowano na podstawie załącznika nr 4 do ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.












Wykaz ważniejszych skrótów w tabelach 2–4






















u.t.d.	ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 919, z późn. zm.);
u.o.t.	ustawa z dnia 5 lipca 2018 r. o tachografach (Dz. U. z 2020 r. poz. 900, z późn. zm.);
p.r.d.	ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 450, z późn. zm.);
p.o.m.	ustawa z dnia 11 maja 2001 r. – Prawo o miarach (Dz. U. z 2020 r. poz. 2166, z późn. zm.);
u.o.c.p.k.	ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. z 2019 r. poz. 1412, z późn. zm.);
rozp. 165/2014	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 nr L 60);
rozp. 561/2016	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 nr L 102, z późn. zm.);
rozp. 851/2010	rozporządzenie Komisji (UE) nr 851/2010 z dnia 1 lipca 2010 r. w sprawie maksymalnych okresów na wczytywanie odpowiednich danych z jednostek pojazdowych oraz kart kierowców (Dz. Urz. UE nr L 168/16);
AETR	umowa Europejska dotycząca pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR), sporządzona w Genewie dnia 1 lipca 1970 r. (Dz. U. z 2014 r. poz. 409).

5.

PIKTOGRAMY

PIC_001 Tachograf może opcjonalnie używać następujących piktogramów i kombinacji piktogramów (lub piktogramów i kombinacji wystarczająco do nich podobnych, aby można je było z nimi jednoznacznie identyfikować):

PODSTAWOWE PIKTOGRAMY			
	Osoby	Operacje	Tryby pracy
	firma		tryb firmowy
	kontroler	kontrola	tryb kontrolny
	kierowca	prowadzenie pojazdu	tryb eksploatacyjny
	warsztat/stanowisko badań	przegląd/kalibracja	tryb kalibracyjny
	producent		
	Czynności		Czas trwania
	gotowość		bieżący okres gotowości
	prowadzenie pojazdu		nieprzerwany czas prowadzenia pojazdu
	odpoczynek		bieżący okres odpoczynku
	inna praca		bieżący okres pracy
	przerwa		skumulowany czas przerwy
	nieznane		
	Urządzenie	Funkcje	
1	szczelina karty kierowcy		
2	szczelina karty współkierowcy		

	karta	
	zegar	
	wyświetlacz	wyświetlanie
	zewnętrzne gromadzenie danych	pobieranie danych
	zasilanie	
	drukarka/wydruk	drukowanie
	czujnik	
	rozmiar opon	
	pojazd/przyrząd rejestrujący	
	urządzenie GNSS	
	urządzenie wykrywania na odległość	
	interfejs ITS	
Warunki szczególne		
OUT	poza zakresem	
	przeprawa promowa/przejazd kolejowy	
Zdarzenia		
	włożenie nieważnej karty	
	konflikt kart	
	nakładające się czasy	
	prowadzenie pojazdu bez prawidłowej karty	
	włożenie karty podczas prowadzenia pojazdu	
	sesja ostatniej karty niezamknięta prawidłowo	
	przekroczenie prędkości	
	przerwa w zasilaniu	

! L	błąd danych dotyczących ruchu
! A L	konflikt ruchu pojazdu
! G	naruszenie zabezpieczenia
! O	korekta czasu (w warsztacie)
> O	kontrola przekroczenia prędkości
Usterki	
X G 1	usterka karty (szczelina karty kierowcy)
X G 2	usterka karty (szczelina karty współkierowcy)
X O	usterka wyświetlacza
X F	usterka pobierania danych
X T	usterka drukarki
X L	usterka czujnika
X A	usterka wewnętrzna VU
X S	usterka GNSS
X Y	usterka urządzenia wykrywania na odległość
Procedura ręcznego wprowadzania danych	
H ? H	Czy nadal ten sam dzienny okres pracy?
H ?	Czy koniec poprzedniego okresu pracy?
H + ?	potwierdź lub prowadź miejsce zakończenia okresu pracy
G H ?	wprowadź godzinę rozpoczęcia
+ H ?	wprowadź miejsce rozpoczęcia okresu pracy

Uwaga: dodatkowe kombinacje piktogramów używane do tworzenia bloków wydruków lub identyfikatorów zapisów określono w dodatku 4.

Źródło: 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 nr L 207), dodatek 3.



BIBLIOGRAFIA

AKTY PRAWNE

Ustawa z dnia 11 maja 2001 r. – Prawo o miarach (Dz. U. z 2020 r. poz. 2166, z późn. zm.).

Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 919, z późn. zm.).

Ustawa z dnia 5 lipca 2018 r. o tachografach (Dz. U. z 2020 r. poz. 900, z późn. zm.).

Umowa europejska dotycząca pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (Dz. U. z 2014 r. poz. 409).

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

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 nr L 207).

Rozporządzenie (WE) Parlamentu Europejskiego i Rady nr 561/2006 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 z dnia 15 marca 2006 r. (Dz. Urz. UE nr L 102, z późn. zm.).

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 nr L 60).

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2016/799 z dnia 18 marca 2016 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 ustanawiającego wymogi dotyczące budowy, sprawdzania, instalacji, użytkowania i naprawy tachografów oraz ich elementów składowych (Dz. Urz. UE nr L 139).

ISBN 978-83-66957-11-4