

**PROCEDURA DLA KIEROWCY DOTYCZĄCA
OBŚLUGI TACHOGRAFU CYFROWEGO I KARTY KIEROWCY
NA PODSTAWIE ROZPORZĄDZENIA 561/2006**

Rozporządzenie 561/2006 – zastosowanie:

Przewozy drogowe dokonywane wyłącznie na terytorium Wspólnoty, ale także pomiędzy Wspólnotą, Szwajcarią i państwami będącymi stronami umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym

PODSTAWOWE POJĘCIA

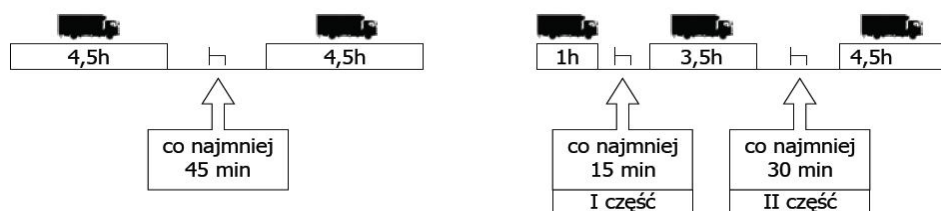
PRZERWA

Oznacza okres, w którym kierowca nie może prowadzić pojazdu ani wykonywać żadnej innej pracy, ani dyspozycji, wykorzystywany wyłącznie do wypoczynku;

Po okresie prowadzenia pojazdu trwającym cztery i pół godziny kierowcy przysługuje ciągła przerwa trwająca co najmniej czterdzieści pięć minut, chyba że kierowca rozpoczyna okres odpoczynku.

Przerwę tę może zastąpić przerwa długości co najmniej 15 minut, po której nastąpi przerwa długości co najmniej 30 minut, rozłożone w czasie w taki sposób, aby zachować zgodność z przepisami akapitu pierwszego.

OBSADA JEDNOOSOBOWA



ODPOCZYNEK

Oznacza nieprzerwany okres, w którym kierowca może swobodnie dysponować swoim czasem (nie oznacza to, że w tym czasie musi spać)

DZIENNY OKRES ODPOCZYNKU

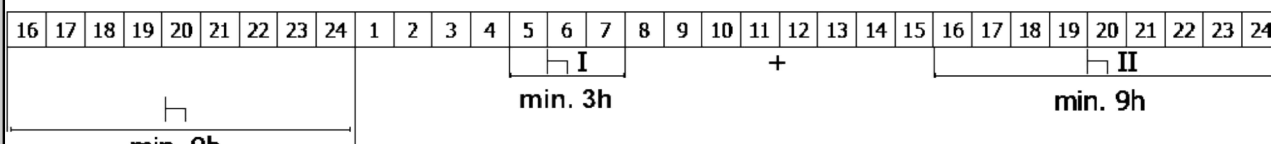
Oznacza dzienny okres, w którym kierowca może swobodnie dysponować swoim czasem i obejmuje „regularny dzienny okres odpoczynku” lub „skrócony dzienny okres odpoczynku”:

a) „*regularny dzienny okres odpoczynku*”

obsada jednoosobowa: 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.

W każdym 24 godzinnym okresie po upływie poprzedniego dziennego okresu odpoczynku lub tygodniowego okresu odpoczynku kierowca musi wykorzystać kolejny dzienny okres odpoczynku.



Obie części odpoczynku dzielonego muszą się zakończyć w ciągu 24 godzin od zakończonego poprzedniego odpoczynku.

Schemat przedstawia odpoczynek dzienny dzielony (3+9)

- Skrócenie którejkolwiek z wymienionych powyższych części nawet o 1 minutę spowoduje, że odpoczynek ten nie zostanie zaliczony.
- Kolejność przerw musi być ustawiona wyłącznie w kolejności **3 godziny plus 9 godzin** a ustawienie jej w odwrotnym schemacie (9+3) spowoduje, że nie zostanie zaliczony odpoczynek dzielony. W takim przypadku zostałby zaliczony jedynie dzienny odpoczynek skrócony trwający 9 godzin ale należy pamiętać, że tego (skróconego) odpoczynku **nie wolno** stosować więcej niż 3 razy pomiędzy dwoma tygodniowymi odpoczynkami.

Natomiast dzienny odpoczynek dzielony (3+9) wolno stosować dowolną ilość razy w tygodniu, miesiącu, roku - nawet codziennie.

Przykład :

Jeśli kierowca skróci pierwszą z części do 2 godzin i 59 minut to okres ten będzie potraktowany jedynie jako „przerwa”, (chyba że okoliczność ta zostanie umiejętnie skorygowana poprzez zastosowanie art. 12 rozporządzenia 561/2006 WE)

b) „*skrócony dzienny okres odpoczynku*” oznacza nieprzerwany odpoczynek trwający co najmniej 9 godzin, ale krócej niż 11 godzin; kierowca może mieć najwyżej trzy skrócone dzienne okresy odpoczynku pomiędzy dwoma tygodniowymi okresami odpoczynku (a nie w ciągu dwóch tygodni!).

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”. Tygodniowy okres odpoczynku rozpoczyna się nie później niż po zakończeniu sześciu okresów 24 godzinnych licząc od końca poprzedniego tygodniowego okresu odpoczynku - także dla załogi!

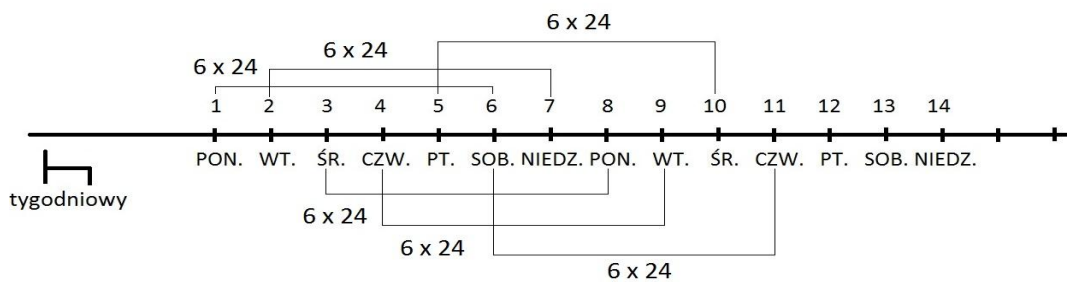
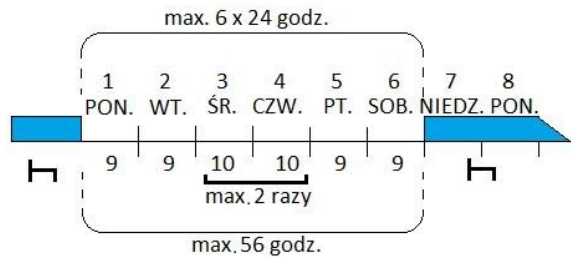
a) „*regularny tygodniowy okres odpoczynku*” oznacza odpoczynek trwający co najmniej 45 godzin. Odpoczynek taki należy odebrać poza pojazdem, przed rozpoczęciem odpoczynku należy pamiętać o wyciągnięciu karty z pojazdu, a po odebraniu odpoczynku należy ją włożyć i wykonać wpis manualny – *odpoczynek*.

b) „*skrócony tygodniowy okres odpoczynku*” oznacza odpoczynek trwający krócej niż 45 godziny, który należy jednak skompensować równoważnym odpoczynkiem wykorzystanym jednorazowo przed końcem trzeciego tygodnia następującego po danym tygodniu. Odpoczynek wykorzystywany jako rekompensata za skrócony tygodniowy okres odpoczynku wykorzystuje się łącznie z innym okresem odpoczynku trwającym co najmniej dziewięć godzin- wykorzystujemy w całości!

Rekompensatę za skrócenie tygodniowego odpoczynku należy zrealizować w ciągu 3 tygodni po tygodniu w którym nastąpiło skrócenie. Tak więc tygodnia, w którym nastąpiło skrócenie nie wlicza się do czasu 3 tygodni na realizację skompensowania skróconego odpoczynku tygodniowego.

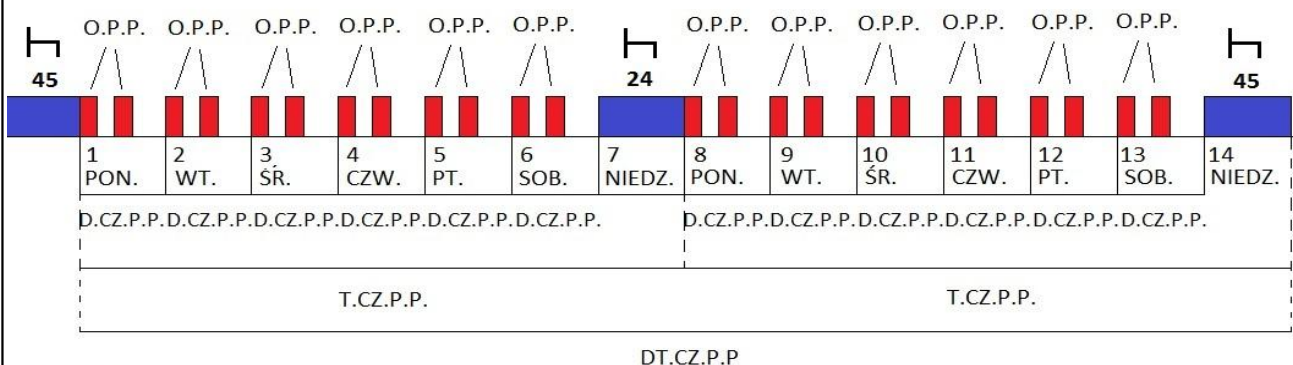
Przykład 1:

Kierowca może prowadzić pojazd przez 9 godzin, a dwa razy w tygodniu przez 10 godzin, ale pomiędzy odpoczynkami tygodniowymi nie może upłynąć dłuższy okres niż trwający 6 x 24 godziny. W związku z powyższym, kierowca w ciągu tygodnia może realizować maksymalnie jazdę przez okres: $4 \times 9 \text{ godzin} + 2 \times 10 \text{ godzin} = 56 \text{ godzin}$. Natomiast w ciągu dwóch kolejnych tygodni 90 godzin.



(Rys.)

Schemat przedstawiający maksymalnie 6x24h odstęp pomiędzy 2 kolejnymi okresami odpoczynków tygodniowych



LEGENDA

- O.P.P. - okres prowadzenia pojazdu
- D.CZ.P.P. - dzienny czas prowadzenia pojazdu
- T.CZ.P.P. - tygodniowy czas prowadzenia pojazdu
- DT.CZ.P.P. - dwutygodniowy czas prowadzenia pojazdu

Schemat przedstawia: „okresy prowadzenia pojazdu”, „dzienny czas prowadzenia pojazdu”, „tygodniowy czas prowadzenia pojazdu” oraz „dwutygodniowy czas prowadzenia pojazdu”

Przykład 2:

Kierowca w bieżącym tygodniu (przypominam, że tydzień to: „okres od godz. 00.00 w poniedziałek do godz. 24.00 w niedzielę”), wyczerpał limit 56 godzin czasu prowadzenia pojazdu. Jednocześnie jego pełny odpoczynek tygodniowy kierowca odbierał do niedzieli do godziny 16.00. Kierowca pomimo, że odebrał odpoczynek tygodniowy prawidłowej długości (nie później niż po 6–ciu 24 godzinnych okresach) nie może rozpocząć jazdy przed zakończeniem niedzieli ponieważ wyczerpał limit 56 godzin czasu prowadzenia pojazdu w bieżącym tygodniu. Kierowca (w tym konkretnym przypadku) musi więc odczekać aż do końca niedzieli i jazdę rozpocznie dopiero od chwili gdy rozpocznie się nowy tydzień w ramach którego będzie mógł wykorzystać nowy limit czasu prowadzenia pojazdu.



Schemat przedstawia sytuację w której kierowca w ciągu 2 kolejnych tygodni wykorzystał normę prowadzenia pojazdu – 90 h

Przykład 3:

Jeśli kierowca odebrał 24 godziny odpoczynku skróconego to wyliczenie wygląda następująco: 45 godz. – 24 godz. = 21 godzin (które należy kierowcy skompensować).

Jednak jeśli odpoczynek skrócony trwał np.: 35 godzin to algorytm wygląda następująco: 45 godz. - 35 godz. = 10 godzin (które kierowcy należy skompensować).

Jeśli odpoczynek skrócony trwał np.: 44 godziny to algorytm będzie następujący 45 godz. - 44 godz. = 1 godzina, (która musi być zwrócona kierowcy).

ZMIANA ROBOCZA

Konieczne jest również prawidłowe określenie początku zmiany roboczej oraz zakończenia dnia pracy celem prawidłowego zaplanowania okresów aktywności kierowcy. Zmiana robocza nie jest

równoważna z pojęciem 24 godzinnej doby zegarowej.

TYDZIEŃ

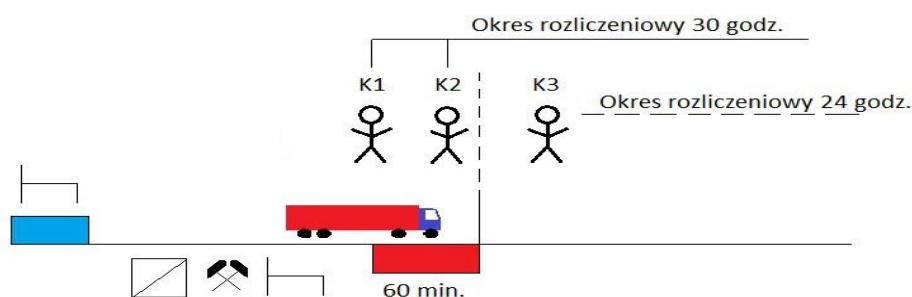
Oznacza okres od godz. 00.00 w poniedziałek do godz. 24.00 w niedzielę

ZAŁOGA KILKUOSOBOWA

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

O załodze kilkuosobowej w rozumieniu Rozporządzenia 561/2006 WE można mówić jedynie gdy:

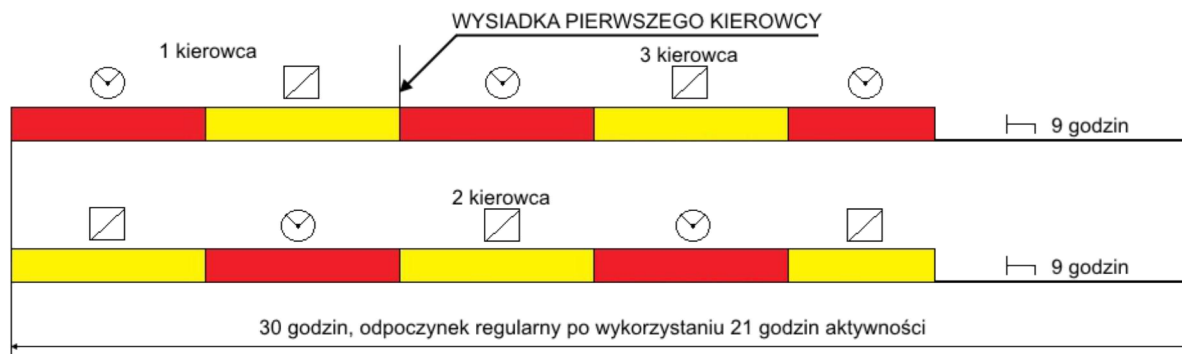
- K-1 - pierwszy kierowca rozpoczął jazdę, (okres rozliczeniowy 24 aż do chwili gdy wsiądzie w ciągu 60 minut drugi członek załogi – wówczas okres rozliczeniowy wydłuży się do 30 godzin),
- K-2 - do godziny czasu skompletowano drugiego członka zespołu (dla K-1 i K-2 okres rozliczeniowy wydłużył się do 30 godzin),
- K-3 – trzeci członek zespołu wsiadł po 60 minutach więc nie stanowi zespołu (jego okres rozliczeniowy wynosi 24 godziny).



Schemat przedstawia formułowanie się załogi zmianę okresów przerwy i rozliczeniowego w przypadku jazdy w załodze

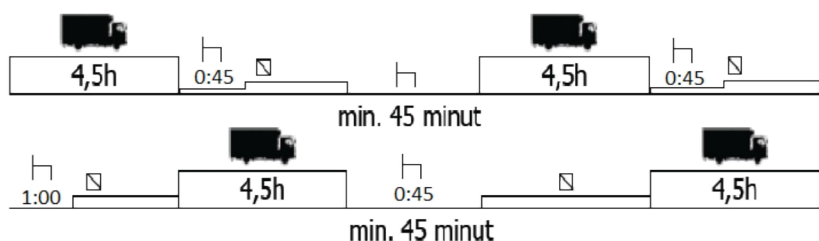
Poniżej przedstawiony jest schemat, gdy pracę rozpoczynają w załodze kierowca 1 i kierowca 2. Po 9 godzinach kierowca 1 wysiada z pojazdu, natomiast jego miejsce zajmuje kierowca 3, który zaczyna prowadzić pojazd. Należy pamiętać, że okres odpoczynku kierowcy 2 i kierowcy 3 musi

rozpocząć się **najpóźniej po upływie 21 godzin** od rozpoczęcia pracy w załodze kierowcy 1 i kierowcy 2.



ODPOCZYNEK- ZAŁOGA

1. W ciągu 30 godzin od zakończenia dziennego lub tygodniowego okresu odpoczynku, kierowca należący do kilkuosobowej załogi musi skorzystać z kolejnego dziennego okresu odpoczynku trwającego co najmniej 9 godzin.
2. W przypadku jazdy zespołowej z wykorzystaniem dwóch przerw 45 minutowych w ciągu okresu rozliczeniowego trwającego dla zespołu 30 godzin, tylko jeden z kierowców może wykonać dzienny „czas prowadzenia pojazdu” przedłużony do 10 godzin. Drugi z kierowców będzie mógł wykonać zaledwie 9 godzin i 30 minut dziennego „czasu prowadzenia pojazdu” z uwagi na konieczność odebrania minimum 9 godzin odpoczynku, który musi się zawrzeć w 30 godzinach od zakończenia poprzedniego odpoczynku.



(Rys.) Schemat przedstawia zasadę iż obaj kierowcy winni odbierać przerwę w tym samym czasie

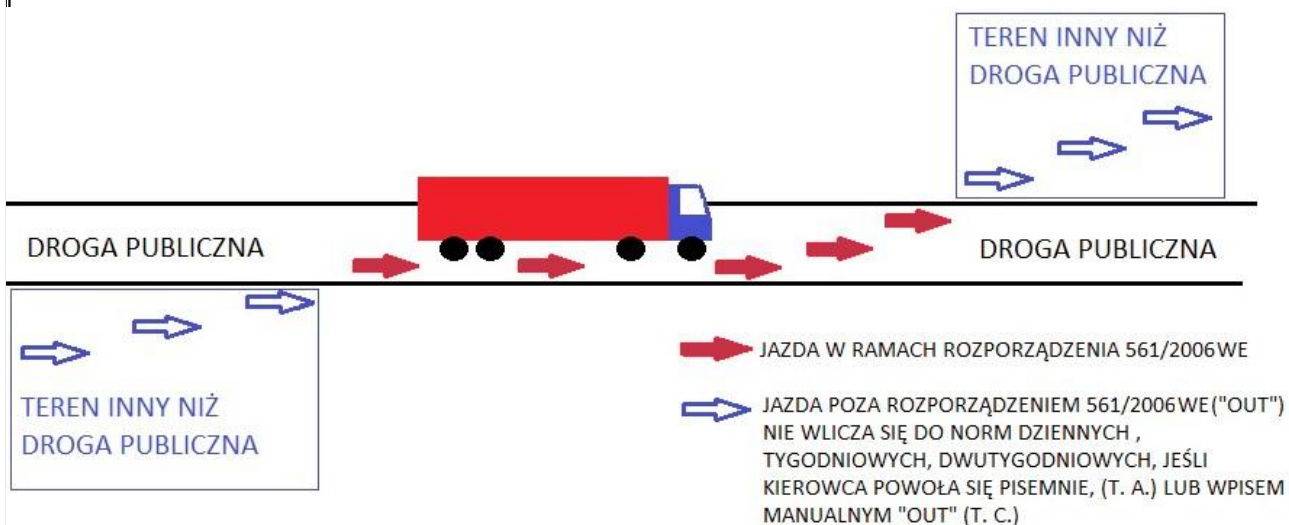
ODPOCZYNEK W POJEŹDZIE

Kierowca może dzienne okresy odpoczynku poza bazą wykorzystywać w pojeździe wyłącznie:

- a) jeśli kierowca dokona takiego wyboru,
- b) o ile kierowca posiada zagwarantowane **odpowiednie** miejsce do spania (dla **każdego** kierowcy w zespole),
- c) pod warunkiem że pojazd znajduje się **na postoju**.

FUNKCJA „OUT”

Osoba, która chce wykonywać transport poza drogami publicznymi, pojazdem wyposażonym w tachograf cyfrowy, musi przeprowadzić ściśle określoną procedurę, która jest możliwa do przeprowadzenia bez założenia karty kierowcy, dlatego pracownik podjeżdżający pojazdem nie musi posiadać karty kierowcy (nie musi być kierowcą w sensie formalnym).

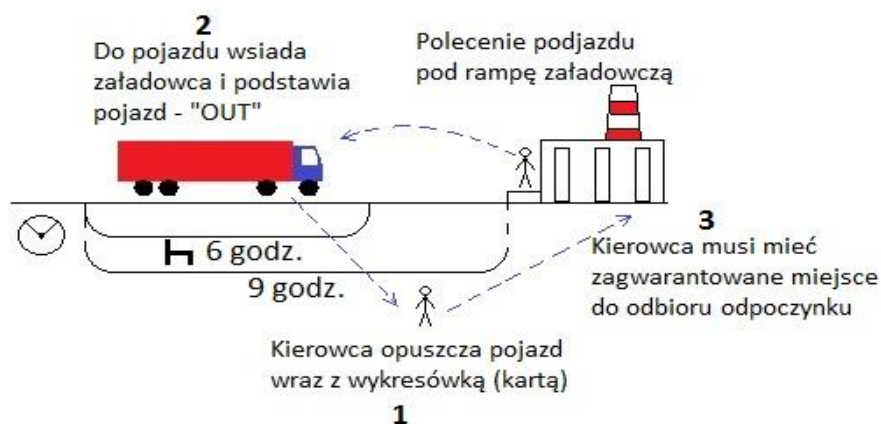


Schemat przedstawia trasę, która w części przebiega po terenie innym niż droga publiczna a w części po drodze publicznej. (Funkcja OUT oraz w trybie rozporządzenia 561)

Podjazd pojazdu pod załadunek/rozładunek będzie możliwy w trakcie odbioru przez kierowców odpoczynku jeśli:

- 1 – kierowca opuści pojazd wraz z własną wykresówką lub kartą (aby nikt inny nie zanotował na niej jazdy),
- 2 – do pojazdu wsiada przedstawiciel (kierowca) załadowcy/rozładowcy i przestawia pojazd pod załadunek,

3 – kierowca nominalny, który opuścił pojazd podczas przejazdu pojazdem pod załadunek znajduje się poza pojazdem i w tym samym czasie posiada zagwarantowane miejsce do odbioru odpoczynku (ale nie musi w nim przebywać).



Przykład :

Kierowca przyjechał pod załadunek o godzinie 3 rano i do godziny 9 zrealizował już 6 godzin odpoczynku dziennego i w tym momencie zostaje wezwany do podjazdu pod załadunek. Aby nie doszło do przerwania odpoczynku przejazd pojazdem pod załadunek może zrealizować pracownik załadowcy. W tym celu, kierowca musi wyjąć własną kartę kierowcy z tachografu, a pracownik załadowcy musi przeprowadzić następującą procedurę:

1. Panel główny (aktualna godzina/prędkość/ilość kilometrów)
2. Nacisnąć „OK” - wejście do podmenu „WYDRUK / KIEROWCA 1”
3. Nacisnąć „STRZAŁKA” w dół do podmenu „WYDRUK / KIEROWCA 2”
4. Nacisnąć „STRZAŁKA” w dół do podmenu „WYDRUK / POJAZD”
5. Nacisnąć „STRZAŁKA” w dół do podmenu „WPISZ / KIEROWCA 1”
6. Nacisnąć „STRZAŁKA” w dół do podmenu „WPISZ / KIEROWCA 2”
7. Nacisnąć „STRZAŁKA” w dół do podmenu „WPISZ / POJAZD”
8. Nacisnąć „OK”
9. Jesteś w podmenu „POJAZD / OUT – start”

Naciśnij „OK” - informacja „WPIS ZACHOWANY ”

DOJAZD DO/Z POSTOJU

- Czas spędzony na dojeździe do miejsca postoju pojazdu objętego zakresem niniejszego rozporządzenia 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 spędzony na dojeździe do miejsca postoju pojazdu lub powrotu z tego miejsca **zostanie zaliczony kierowcy jako odpoczynek lub przerwa** jedynie wówczas gdy:
 - a) pojazd znajduje się w miejscu zamieszkania kierowcy,
 - b) pojazd znajduje się **w bazie pracodawcy**, w której kierowca „zwykle” pracuje,

Kierowcy często rozpoczynają lub kończą jazdę ciężarówką lub autobusem w innej miejscowości niż ta, w której znajduje się baza przedsiębiorstwa pracodawcy.

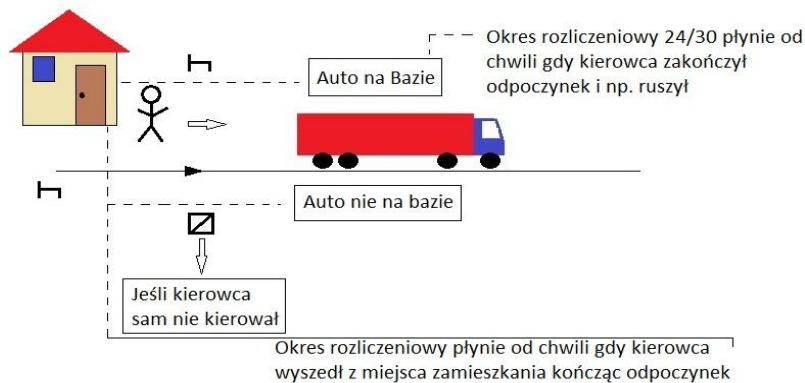
W każdym takim przypadku zgodnie z art. 9 ust. 2 i ust. 3 rozporządzenia 561/2006/WE, kierowca musi dokonać wpisu manualnego, dzięki któremu udokumentuje w jaki sposób dostał się do pojazdu, który znajdował się poza bazą firmy oraz ile czasu trwał dojazd do tego pojazdu.

a) pojazd znajduje się **w miejscu zamieszkania** kierowcy,



(Rys.) Sytuacja w której pojazd znajduje się w miejscu zamieszkania kierowcy

b) pojazd znajduje się **w bazie pracodawcy**, w której kierowca „zwykle” pracuje,



(Rys.) Okres rozliczeniowy w sytuacji w której auto znajduje się w bazie

c) kierowca ma zagwarantowane w środku lokomocji miejsce do spania – np.: kuszetkę w pociągu i koję na promie.

Przykład 1:

Kierowca mieszka w Krakowie a baza jego firmy znajduje się w Katowicach ale pojazd do którego kierowca jedzie znajduje się w Warszawie. Kierowca został dowieziony innym samochodem ciężarowym jako pasażer z Krakowa do pojazdu do Warszawy pomiędzy godziną 7,00 a godziną 14,00. Kierowca ten po dojechaniu do własnego pojazdu cały ten czas dojazdu musi udokumentować jako „dyspozycyjność”.

Zgodnie z art. 9.3 Rozporządzenia 561/2006/WE, czas spędzony przez kierowcę kierującego pojazdem (...) *do lub z pojazdu objętego zakresem niniejszego rozporządzenia, który nie znajduje się w miejscu zamieszkania kierowcy ani w bazie pracodawcy, gdzie kierowca zazwyczaj pracuje, jest traktowany jako „inna praca”.*

Jeśli kierowca dojeżdża pojazdem który sam prowadzi (nawet jeśli jest to prywatny pojazd kierowcy) lub powraca z pojazdu, który znajduje się poza bazą firmy to okres taki musi być traktowany jako okres „innej pracy” kierowcy.

Przykład 2:

Kierowca mieszka w Krakowie a baza jego firmy znajduje się w Katowicach ale pojazd do którego kierowca jedzie znajduje się w Warszawie. Kierowca sam dojechał np.: autem służbowym z Krakowa do Warszawy pomiędzy godziną 7,00 a godziną 10,30. Kierowca ten po dojechaniu do ciężarówki lub autokaru czas dojazdu musi udokumentować jako „inna praca”.

STANY SKUPIENIA:

„**CZAS PROWADZENIA POJAZDU**” która oznacza okres podczas którego kierujący podejmuje czynności związane z prowadzeniem pojazdu. W przypadku większości nowoczesnych urządzeń rejestrujących zapis ten odbywa się automatycznie, jeżeli wykresówka lub karta kierowcy są prawidłowo zainstalowane.



„**INNA PRACA**” która oznacza wszelkie czynności inne niż prowadzenie pojazdu, m.in.:

- załadowywanie i rozładowywanie oraz nadzór nad załadunkiem i wyładunkiem;
- czynności spedycyjne;
- obsługa codzienna pojazdów i przyczep;
- inne prace podejmowane w celu wykonania zadania służbowego lub zapewnienia bezpieczeństwa osób, pojazdu i rzeczy;
- niezbędne formalności administracyjne;
- utrzymanie pojazdu w czystości.



„**GOTOWOŚĆ**” okresy inne niż te odnoszące się do przerw i okresów odpoczynku, podczas których pracownik wykonujący pracę w trasie nie jest zobowiązany pozostawać na swoim stanowisku pracy, ale musi być dostępny, aby odpowiedzieć na każde wezwanie do rozpoczęcia lub kontynuowania jazdy lub wykonania innej pracy. W szczególności, do takich okresów gotowości należą okresy, w których pracownik wykonujący pracę w trasie towarzyszy pojazdowi transportowanemu promem lub koleją, jak również okresy oczekiwania na granicy lub wynikające z zakazu ruchu. Dla pracowników wykonujących pracę w trasie, którzy jeżdżą w zespole, czas spędzony na siedzeniu obok kierowcy, gdy pojazd jest w ruchu.



ŁÓŻECZKO przerwy lub odpoczynek.

SYMBOLE PAŃSTW W TACHOGRAFIE CYFROWYM

Ważnym elementem przy przewozie międzynarodowym jest odpowiednie wprowadzenie kodu kraju, po którym pojazd się porusza. Tym samym kierujący po każdym przekroczeniu granicy powinien zatrzymać się i wprowadzić kod kraju odpowiadający państwu, po którym będzie jechał. Niezastosowanie się do takowej procedury jest ciężkim naruszeniem podstawowych obowiązków pracowniczych.

ZASADY OGÓLNE UŻYTKOWANIA KART KIEROWCÓW

1. Kierowcy stosują karty kierowcy w każdym dniu, w którym prowadzą pojazd, począwszy od przejścia pojazdu.
2. Nie wyjmuje się karty kierowcy z urządzenia rejestrującego przed zakończeniem dziennego okresu pracy, chyba że jej wyjęcie jest dopuszczalne z innych powodów, tzn. oddalenia się od pojazdu (kierowca nie jest w stanie używać tachografu zainstalowanego w pojeździe).
3. Po wejściu do pojazdu kierowca:
 - a) wsuwa kartę do tachografu cyfrowego,
 - b) tachograf wita kierowcę słowem: ?welcome? i podaje datę oraz godzinę zgodną z czasem UTC
 - c) tachograf podaje nazwisko właściciela karty,
 - d) tachograf podaje datę i godzinę ostatniego wyjęcia karty z (dowolnego) tachografu cyfrowego,
 - e) tachograf pyta: ?WPIS MANUALNY ?? i sugeruje odpowiedź: ?TAK? – kierowca powinien nacisnąć przycisk ?OK?
 - f) tachograf pyta: ?KONIEC ZMIANY?? i sugeruje odpowiedź: ?NIE? – kierowca powinien nacisnąć przycisk ?OK?
 - g) tachograf podaje dwie daty oraz dwie godziny: u góry podaje datę i godzinę ostatniego wyjęcia karty kierowcy a na dole podaje (pulsującą) datę i godzinę ostatniego wyjęcia karty, którą można

zmienić na datę aktualną ? kierowca powinien wciskając przycisk strzałki (do góry) ustawić aktualną datę i godzinę (obecną) i naciska przycisk ?OK?,

h) przyciskiem z numerem ?1? który znajduje się w lewym dolnym rogu tachografu kierowca wybiera przyciskając symbol: ?odpoczynek? – ?łóżko? (lub gotowość/inna praca) i przyciska ponownie ?OK?.

Teraz karta kierowcy została zalogowana w sposób prawidłowy i okres pomiędzy ostatnim jej wyjęciem z tachografu a obecnym założeniem został udokumentowany jako ?odpoczynek?.

4. Karta kierowcy nie może być używana przez okres dłuższy niż ten, na który jest przeznaczona.
5. Kierowcy odpowiednio chronią karty kierowcy i nie używają zabrudzonych lub uszkodzonych.
6. Jeżeli w pojeździe wyposażonym w tachograf cyfrowy znajduje się więcej niż jeden kierowca, kierowcy ci zapewniają, aby ich karty zostały włożone w odpowiednie czytniki tachografu.
7. Kierowca wprowadza w tachografie cyfrowym symbole państw, w których rozpoczyna i kończy dzienny okres pracy.








SYTUACJE AWARYJNE

8. W przypadku uszkodzenia karty kierowcy, jej nieprawidłowego działania, zagubienia lub kradzieży kierowca:
 - a) na początku trasy drukuje dane prowadzonego przez siebie pojazdu i wpisuje na tym wydruku:
 - dane umożliwiające identyfikację kierowcy (nazwisko, numer karty kierowcy lub prawa jazdy), wraz z podpisem;
 - okresy, o których mowa w ust. 3
 - na końcu trasy drukuje informacje odnoszące się do okresów zarejestrowanych przez tachograf, zapisuje wszystkie okresy innej pracy, okresy gotowości i odpoczynku, od 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), wraz ze swoim podpisem.
9. W razie awarii lub wadliwego działania tachografu, jeżeli sprowadzenie pojazdu do bazy

przedsiębiorstwa transportowego nie jest możliwe w ciągu tygodnia, licząc od dnia uszkodzenia lub wykrycia wadliwego działania, wówczas naprawy dokonuje się w drodze.

10. W czasie gdy tachograf nie działa lub działa wadliwie, kierowca zaznacza dane umożliwiające jego identyfikację (nazwisko, numer karty kierowcy lub numer prawa jazdy) wraz z podpisem, jak również informacje dotyczące okresów, które nie były poprawnie rejestrowane lub drukowane przez tachograf.
11. W przypadku gdy karta kierowcy została uszkodzona, działa wadliwie, została zagubiona lub skradziona kierowca może kontynuować jazdę bez karty kierowcy przez maksymalnie 15 dni kalendarzowych lub w dłuższym okresie, jeśli konieczny jest powrót pojazdu do bazy, pod warunkiem że kierowca może wykazać brak możliwości przedstawienia lub użycia karty podczas tego okresu.

Usterki

- ×  1 usterka karty (slot karty kierowcy)
- ×  2 usterka karty (slot karty drugiego kierowcy - zmiennika)
- ×  usterka wyświetlacza
- ×  usterka wczytywania danych
- ×  usterka drukarki
- ×  usterka czujnika
- ×  usterka wewnętrzna VU

12. Posiadacz karty jest obowiązany:

- 1) niezwłocznie zawiadomić o jej utracie podmiot wydający karty;
- 2) zwrócić kartę do podmiotu wydającego karty, w przypadku:
 - a) uszkodzenia karty,
 - b) upływu terminu, na jaki karta została wydana,

13. Znalezioną kartę przekazuje się do:

- 1) podmiotu wydającego karty-Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych;
- 2) najbliższej jednostki Policji albo
- 3) organu kontrolnego upoważnionego do wykonywania kontroli transportu drogowego.

OPISANIE WYDRUKÓW Z TACHOGRAFU

Kwestia: Nakaz przerwania dziennego lub tygodniowego odpoczynku bądź przerwy w celu przestawienia pojazdu na terenie terminalu, na parkingu lub w strefie przygranicznej.

Artykuł: 4 lit. d) i f) rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Podejście, jakie należy zastosować: Zasadniczo w trakcie dziennego lub tygodniowego odpoczynku kierowca powinien mieć możliwość swobodnego dysponowania swoim czasem i nie powinien mieć obowiązku pozostawiania w zasięgu swojego pojazdu. W zasadzie przerwanie dziennego lub tygodniowego odpoczynku bądź przerwy stanowi naruszenie przepisów (chyba, że ma zastosowanie „przypadek promu lub pociągu” (art. 9 ust. 1). Jednak na terenie terminalu lub na parkingu może zdarzyć się nagła nieprzewidziana sytuacja lub nagła potrzeba wymagające przestawienia pojazdu. Na terenie terminalu zazwyczaj jest kierowca (pracownik terminalu), który w razie konieczności może przestawić pojazd. Jeśli nie ma takiego pracownika, a przestawienie pojazdu jest nieuniknione ze względu na nadzwyczajne okoliczności, kierowca może przerwać swój odpoczynek jedynie na polecenie właściwego organu lub pracownika terminalu, upoważnionych do wydawania poleceń dotyczących przestawienia pojazdu. W pozostałych miejscach (np. na parkingu, na przejściach granicznych i w razie nagłej potrzeby), jeśli występują obiektywne nagłe przyczyny, w związku z którymi pojazd musi zostać przestawiony lub jeśli policja lub inna władza (np.: strażak, organy administracji drogowej, celnik, itp.) wydadzą polecenie przestawienia pojazdu, kierowca musi przerwać swój odpoczynek lub przerwę na kilka minut i w takim przypadku nie powinien być ścigany za złamanie przepisów. Każdy przypadek przerwania odpoczynku lub przerwy musi zostać ręcznie zarejestrowany przez kierowcę oraz, w razie możliwości, potwierdzony przez właściwy organ, który wydał kierowcy polecenie przestawienia pojazdu.

Np: o godz. 14.00 w dniu 10.04.2015r. przerwałem odpoczynek dzienny – na żądanie Policji, w celu przestawienia pojazdu na inne miejsce postojowe.

Podpis kierowcy i pieczęć organu

WYTYCZNA NR 6 KE

Kwestia: Rejestracja czasu spędzonego na pokładzie promu lub w pociągu, gdzie kierowca ma dostęp do koi lub kuszetki.

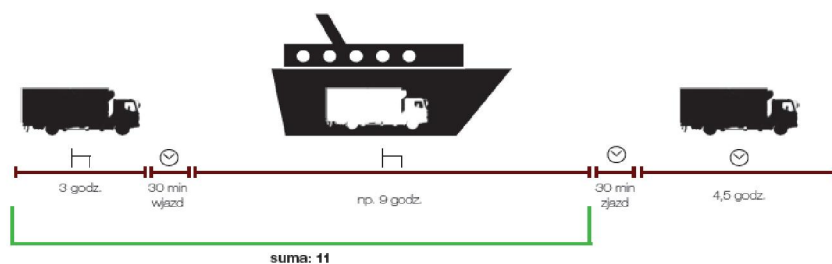
Artykuł 9. 1. Na zasadzie odstępstwa od przepisów art. 8, w przypadku gdy kierowca towarzyszy pojazdowi transportowanemu promem lub pociągiem i wykorzystuje regularny dzienny okres odpoczynku, okres ten można przerwać nie więcej niż dwukrotnie innymi czynnościami

trwającymi łącznie nie dłużej niż godzinę. Podczas tego regularnego dziennego okresu odpoczynku kierowca ma do dyspozycji koję lub kuszetkę.

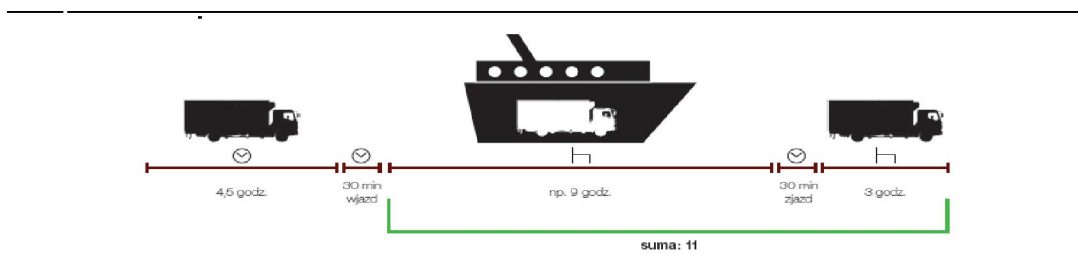
Z treści omawianego art. 9 ust. 1 wynika, że „gdy kierowca towarzyszy pojazdowi transportowanemu promem lub pociągiem i wykorzystuje regularny dzienny okres odpoczynku, okres ten można przerwać”.

Pod pojęciem „regularnego dziennego okresu odpoczynku„ należy rozumieć nieprzerwany odpoczynek trwający co najmniej 11 godzin. Wynika z tego, że w trakcie przeprawy promowej nie można skutecznie odebrać skróconego przerywanego dziennego odpoczynku, (trwającego krócej niż 11 godzin) ale tylko wówczas jeśli został przerwany.

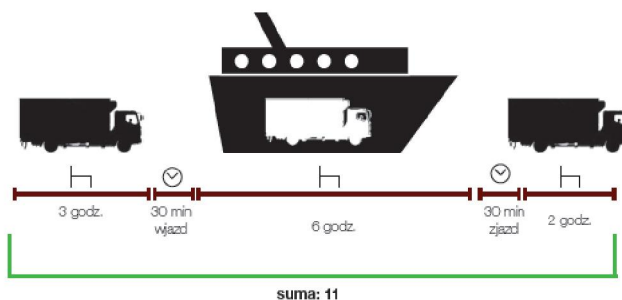
Wynika z tego jednoznacznie, że *a contrario* dozwolony jest odbiór odpoczynku trwającego minimum 9 godzin jeśli okres ten w całości został odebrany na promie i nie został przerwany.



(Rys.) Prawidłowy schemat obioru odpoczynku dzielonego na promie



(Rys.) Prawidłowy schemat obioru odpoczynku dzielonego na promie



(Rys.) Prawidłowy schemat obioru odpoczynku dzielonego na promie

PAMIĘTAJ

- aby odpoczynek regularny podczas przepraw promowych był przerwany **nie więcej niż dwukrotnie** i aby przerwy **łącznie** nie trwały dłużej niż **60 minut**.

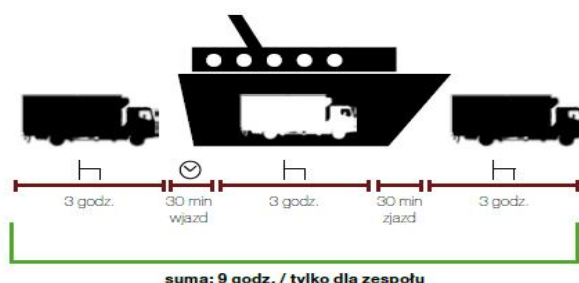
- aby organy kontrolne mogły zaliczyć jako prawidłowy odpoczynek **przerwany** wjazdem na prom lub zjazdem z promu, kierowcy muszą odebrać odpoczynek „regularny” (trwający min. 11 godzin) odpoczynek (jeżeli jest to odpoczynek dzielony).

- na tachografie cyfrowym wciśnij „stan szczególny” „prom” 🚢

- kierowcy w zespole rozpoczynają odpoczynek „promowy” jednocześnie.

Należy wyjaśnić, że odbiór odpoczynku przez jednego z kierowców, gdy pojazd prowadzony jest (znajduje się w ruchu) przez drugiego kierowcę jest niedopuszczalny jeśli w tym czasie obaj kierowcy przebywają w pojeździe. W załodze wieloosobowej za odpoczynek uznaje się tylko i wyłącznie ten czas, gdy pojazd znajduje się na postoju. Należy pamiętać, że odpoczynek dobowy nie może odbywać się w jadącym pojeździe, pojazd nie może znajdować się w ruchu.

W związku z powyższym odpoczynek dla każdego z kierowców załogi powinien się rozpocząć w tym samym czasie dla każdego kierowcy tzn.: dla żadnego z kierowców nie może się on zacząć w chwili gdy pojazd jest w ruchu a kierowca siedzi obok kolegi prowadzącego pojazd.



(Rys.)

Artykuł 12 rozporządzenia 561/2006 WE

Pod warunkiem, że nie zagraża to bezpieczeństwu drogowemu oraz umożliwia osiągnięcie przez pojazd odpowiedniego miejsca postoju, kierowca może odstąpić od przepisów art. 6–9 w zakresie niezbędnym dla zapewnienia bezpieczeństwa osób, pojazdu lub ładunku. Kierowca wskazuje powody takiego odstępstwa odręcznie na wykresówce urządzenia rejestrującego lub na wydruku z urządzenia rejestrującego, albo na planie pracy najpóźniej po przybyciu do miejsca pozwalającego na postój.

Art. 12/561/WE – stosowany wyłącznie w sytuacjach wyjątkowych i uzasadnionych

W celu dotarcia do (podaj miejsce) wydłużam okres jazdy/skracam przerwę / skracam odpoczynek/przesuwam odpoczynek poza 24 godziny (wybierz jedno) o około (podaj o ile) w celu zapewnienia bezpieczeństwa osób , pojazdu i ładunku z powodu (podaj powód np. korki uliczne z powodu wypadku).

PRZEPIS KARNY

Kto, będąc kierowcą pojazdu samochodowego objętego obowiązkiem wyposażenia w tachograf cyfrowy:

- 1) używa więcej niż jednej karty kierowcy;
- 2) prowadzi pojazd, posługując się cudzą lub nieważną kartą kierowcy;
- 3) prowadzi pojazd, nie posługując się kartą kierowcy;
- 4) po zakończeniu przewozu drogowego wykonywanego bez użycia karty kierowcy, która działała wadliwie, została zniszczona, zgubiona lub skradziona, nie zrobił wydruku danych z tachografu cyfrowego odnoszących się do okresów rejestrowanych przez ten tachograf oraz nie zaznaczył szczegółów, które umożliwiłyby jego identyfikację (imienia i nazwiska oraz numeru karty kierowcy lub numeru prawa jazdy), i nie opatrzył wydruku swoim podpisem;
- 5) nie zgłosił faktu uszkodzenia lub utraty karty kierowcy;
- 6) nie zwrócił do podmiotu wydającego karty uszkodzonej karty kierowcy;
- 7) odmówił okazania karty kierowcy na żądanie uprawnionego organu kontrolnego – podlega karze grzywny.

W przypadkach, o których mowa w pkt 1 i 2, wysokość grzywny za stwierdzone naruszenia nie może przekroczyć kwoty 10 000 zł. Orzekanie w niniejszych sprawach, następuje w trybie przepisów Kodeksu postępowania w sprawach o wykroczenia.