



## TECHNIKA TRANSPORTU SZYNOWEGO

Paweł DOBRZAŃSKI, Magdalena DOBRZAŃSKA

### EWIDENCJA CZASU PRACY KIEROWCÓW

#### *Streszczenie*

*Jednym z czynników gwarantujących bezpieczeństwo przewozu ładunków i ludzi jest przestrzeganie maksymalnych okresów (czasów) prowadzenia pojazdów przez kierowców oraz minimalnych okresów odpoczynku i przerw w czasie jazdy. Artykuł poświęcony jest przepisom prawnym dotyczącym ewidencji czasu pracy kierowców, a także specjalistycznemu oprogramowaniu służącemu do automatycznego odczytu czasu jazdy, odpoczynku, przerw i dyżurów z tachografów analogowych i cyfrowych.*

#### WSTĘP

Przestrzeganie przez kierowców przepisów normujących czas pracy kierowcy oraz stosowanie przerw w czasie jazdy przyczynia się do zapewnienia bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego poprzez zmniejszenie ryzyka wystąpienia wypadków drogowych spowodowanych przemęczeniem kierowcy, które jest w znacznym stopniu uzależnione od czasu prowadzenia pojazdu.

Parlament Europejski dąży do ujednoczenia przepisów regulujących czas pracy i odpoczynku kierowców. Dlatego też Komisja Parlamentu Europejskiego ds. transportu zaproponowała, aby przepisy dotyczące czasu prowadzenia pojazdu i odpoczynku kierowców ciężarówek były takie same we wszystkich krajach Unii. Różne zasady obliczania czasu jazdy są bowiem poważnym utrudnieniem dla przedsiębiorstw zajmujących się przewozem międzynarodowym.

W związku z tym od 1 stycznia 2012 roku wprowadzono w polskim prawodawstwie nowe regulacje, w oparciu o które firmy transportowe ustalają czas pracy zatrudnianych przez siebie kierowców. Regulacje te wprowadziły istotne zmiany w tak ważnych z punktu widzenia czasu pracy sprawach jak pora nocna, układanie rozkładów czasu pracy czy prowadzenie ewidencji czasu pracy.

#### 1. CZAS PRACY KIEROWCY

Zajmując się problemem czasu pracy kierowcy należy zwrócić uwagę na dwa często używane zamiennie pojęcia: system czasu pracy kierowcy i rozkład czasu pracy.

System czasu pracy kierowcy to system wybrany przez pracodawcę z systemów określonych w przepisach. Dla kierowców wyróżniamy następujące systemy czasu pracy: system podstawowy, system równoważny, system przerywany, system zadaniowy, system przerywany – równoważny.

Natomiast rozkład czasu pracy jest ułożeniem danego systemu w poszczególnych dniach i godzinach. Kolejnym ważnym elementem związanym z systemem czasu pracy jest okres

rozliczeniowy. Jest to okres, w którym pracodawca musi rozliczyć kierowcy czas pracy, czyli jeśli wystąpiły godziny nadliczbowe to na koniec okresu rozliczeniowego, jeśli pracodawca nie udzielił kierowcy czasu wolnego, musi wypłacić wynagrodzenie z należnym dodatkiem za pracę w nadgodzinach. Przepisy ustalają pewne maksymalne dopuszczalne okresy rozliczeniowe a pracodawca musi konkretnie ustalić dla zakładu okres rozliczeniowy, który będzie obowiązywał w firmie. Dla kierowców w zależności od systemu czasu pracy okres rozliczeniowy może się zawierać w okresie od 1 do 3 miesięcy, a wyjątkowo może to być nawet okres 4 miesięcy.

Obowiązkiem pracodawcy jest określenie na piśmie systemu i rozkładu czasu pracy oraz okresu rozliczeniowego.

Od 1 stycznia 2012 r. pracodawcy zwolnieni są z obowiązku tworzenia rozkładów czasu pracy dla kierowcy wykonującego przewozy okazjonalne. Jeżeli jednak ten sam kierowca wykonuje zarówno takie przewozy, jak i przewozy regularne osób na trasach do 50 km (gdzie rozkłady czasu pracy ustala się na okres 1 miesiąca) oraz powyżej 50 km (rozkład czasu pracy na okres 2 tygodni), wówczas należy stosować rozkład czasu pracy jednomiesięczny. Natomiast w przypadku wykonywania w ramach tego samego zatrudnienia przewozów okazjonalnych i regularnych powyżej 50 km rozkład czasu pracy powinien być ustalany na okres 2 tygodni.

Pierwszym z omawianych systemów jest system podstawowy wynikający z podstawowych norm czasu pracy. W tym systemie kierowca może pracować maksymalnie po 8 godzin dziennie z zachowaniem 40 godzinnej średniotygodniowej normy czasu pracy. Norma dobową musi być zachowana w każdym dniu natomiast norma średniotygodniowa musi być zachowana w okresie rozliczeniowym [1].

Ponadto należy pamiętać, że w tym systemie jak w każdym innym obowiązuje pięciodniowy tydzień pracy. Ta zasada musi być spełniona w okresie rozliczeniowym co oznacza, że nie musi to być pięć dni pracy w każdym tygodniu. Okres rozliczeniowy w systemie podstawowym może być ustalony maksymalnie na 4 miesięczny.

Kolejnym systemem czasu pracy kierowców jest system równoważny. W porównaniu do systemu podstawowego jest on o wiele bardziej elastyczny. W systemie tym należy rozróżnić kierowców w transporcie drogowym i pozostałych, z tego względu iż kierowcy zatrudnieni w transporcie drogowym mają niższy wymiar dobowy.

Dla kierowców zatrudnionych w transporcie drogowym w systemie równoważnym mogą być stosowane rozkłady czasu pracy, w których jest dopuszczalne przedłużenie wymiaru czasu pracy do 10 godzin na dobę, dla pozostałych kierowców do 12 godzin na dobę. W obu przypadkach kierowca musi zachować 40 godzinną normę średniotygodniową czasu pracy. Zasadniczy okres rozliczeniowy w tym systemie nie może być dłuższy niż 1 miesiąc. Jednak ustawodawca dopuścił możliwość, że w szczególnie uzasadnionych przypadkach okres rozliczeniowy może być przedłużony, nie więcej jednak niż do 3 miesięcy. Dodatkowo przy pracach uzależnionych od pory roku lub warunków atmosferycznych okres rozliczeniowy może być przedłużony nawet do 4 miesięcy.

Następnym systemem o jakim należy wspomnieć jest system przerywany. System przerywany czasu pracy można stosować tylko wobec kierowców zatrudnionych w transporcie drogowym oraz przy przewozach na potrzeby własne.

Przy tym systemie należy pamiętać o pewnych zasadach:

- praca kierowcy jest wykonywana wg z góry ustalonego rozkładu – przerwa jest dokładnie zaplanowana,
- rozkład może przewidywać nie więcej niż jedną przerwę w pracy w ciągu doby,
- przerwa może trwać nie dłużej niż 5 godzin lub przerwa może trwać nie dłużej niż 6 godzin w przypadku gdy kierowca wykonuje przewozy regularne (w tym przypadku należy obniżyć normę dobową czasu pracy do 7 godzin).

Określone w przepisie wymiary przerwy są maksymalne więc nie muszą zawsze tyle trwać. Za czas przerwy w tym systemie kierowcy przysługuje prawo do wynagrodzenia w wysokości połowy wynagrodzenia wynikającego z jego stawki zaszergowania (w przypadku braku jakiegokolwiek stawki – 60% wynagrodzenia). Podczas przerwy kierowca może swobodnie dysponować swoim czasem. Pracodawca nie może narzucić kierowcy np. pilnowania pojazdu w czasie przerwy. Przerwa ustalona w tym systemie jest traktowana również jako wymagana przerwa w jeździe. Dlatego po takiej przerwie kierowca może dalej jechać bez potrzeby odbywania wymaganej przerwy [1].

Kolejnym z stosowanych systemów jest system zadaniowy. Stosowanie tego systemu nie zwalnia pracodawcy z konieczności prowadzenia ewidencji czasu pracy. Ustawa o czasie pracy określa, że do kierowców zatrudnionych w transporcie drogowym może być stosowany w przypadkach uzasadnionych rodzajem wykonywanych przewozów lub ich szczególną organizacją, zadaniowy czas pracy, w którym zadania przewozowe ustala pracodawca w takim wymiarze, aby mogły być wykonane w ramach czasu pracy określonego dla systemu podstawowego oraz z uwzględnieniem przepisów dotyczących przerw przeznaczonych na odpoczynek i okresów odpoczynku.

Jak wynika z powyższej definicji pracodawca nie może zlecić kierowcy w tym systemie zadań, których wykonywanie trwałoby więcej niż 8 godzin na dobę co znacznie ogranicza stosowanie tego systemu. Ponadto należy pamiętać, że w tym systemie rozkład czasu pracy w okresie wykonywania danego zadania przewozowego ustala sam kierowca.

W celu wdrożenia tego systemu trzeba mieć możliwość ustalenia czasu wykonania danego zlecenia transportowego. System ten powinien być stosowany przy wykonywaniu jednolitych zleceń, które są wykonywane w sposób powtarzalny i znany jest czas wykonywania pojedynczego transportu. Dodatkowym utrudnieniem jest trasa, po której jest wykonywany transport. Jeśli czas przejazdu na danej trasie jest nieprzewidywalny to również nie da się ustalić właściwie czasu wykonywania pojedynczego zlecenia.

Od 1 stycznia 2012 r. system zadaniowy może być stosowany do kierowców wykonujących przewozy na potrzeby własne.

Ostatnim z stosowanych systemów jest system przerywany-równoważny. Jest to system mieszany łączący w sobie cechy systemu przerywanego i równoważnego. Zgodnie z ustawą o czasie pracy kierowców w uzasadnionych przypadkach w ramach systemu równoważnego czasu pracy, dopuszcza się stosowanie przerywanego czasu pracy określonego według z góry ustalonego rozkładu czasu pracy oraz z uwzględnieniem przepisów o obowiązkowym dobowym odpoczynku. Konieczność zapewnienia odpowiednich odpoczynków dobowych jest w tym połączeniu bardzo ważna, ponieważ zachowując regularny 11 godzinny odpoczynek w danej dobie pozostaje do zagospodarowania 13 godzin co przy dopuszczalnej liczbie 10 lub 12 godzin pracy w danym dniu powoduje, że przerwa nie będzie mogła wynosić 5 lub 6 godzin bo w ten sposób nie będzie zapewniona dla kierowcy właściwa przerwa dobową. W tym układzie najbardziej będą możliwe łączenia np. 9 godzin pracy z 4 godzinną przerwą.

Dodatkowym wymogiem dla przewozu osób w tym systemie jest obowiązek tworzenia rozkładu czasu pracy na okres co najmniej jednego miesiąca [1].

Do końca 2011 r. kierowców zatrudnionych w ramach stosunku pracy obowiązywały ogólne regulacje kodeksowe w zakresie pory nocnej. Obejmowała więc ona 8 godzin z przedziału czasowego od 21.00 do 7.00 lub cały ten czas, jeżeli pracodawca nie dokonał wyznaczenia tych 8 godzin. Taki sposób ustalania pory nocnej dla kierowcy nie odpowiadał jednak prawu unijnemu, które wprowadza porę nocną dla kierowców dwukrotnie krótszą niż w przypadku prawa polskiego. W związku z powyższym od 1 stycznia 2012r. ustawa o czasie pracy kierowców, przewiduje tylko 4-godzinną porę nocną wyznaczaną przez pracodawcę pomiędzy północą a godziną 7.00.

Wymagania dotyczące prowadzenia ewidencji czasu pracy dla kierowcy wynikają z trzech przepisów. Podstawowe zasady są określone w Kodeksie pracy, zapisy szczegółowe dotyczące tylko kierowców w ustawie o czasie pracy kierowcy, natomiast szczegółowe informacje o danych, które muszą wynikać z ewidencji znajdują się w rozporządzeniu w sprawie zakresu prowadzenia przez pracodawców dokumentacji w sprawach związanych ze stosunkiem pracy oraz sposobu prowadzenia akt osobowych pracownika.

Zasady ogólne zostały określone w art. 149 § 1 Kodeksu pracy, który mówi, że pracodawca prowadzi ewidencję czasu pracy pracownika do celów prawidłowego ustalenia jego wynagrodzenia i innych świadczeń związanych z pracą. Pracodawca udostępnia tę ewidencję pracownikowi na jego żądanie.

Regulacja w ustawie o czasie pracy kierowców określa w art. 25, że ewidencję czasu pracy, pracodawca prowadzi w formie:

- zapisów na wykresówkach,
- wydruków danych z karty kierowcy i tachografu cyfrowego,
- plików pobranych z karty kierowcy i tachografu cyfrowego,
- innych dokumentów potwierdzających czas pracy i rodzaj wykonywanej czynności,
- rejestrów opracowanych na podstawie dokumentów.

Ewidencję czasu pracy, o której mowa powyżej, pracodawca udostępnia kierowcy na jego wniosek oraz przechowuje przez okres 3 lat po zakończeniu okresu nią objętego. Oznacza to, że również tarczki z tachografu i dane cyfrowe trzeba przechowywać przez okres 3 lat.

Od 1 stycznia 2012r. pracodawcy zostali zobowiązani do prowadzenia indywidualnych kart ewidencji nieobecności kierowców w pracy (z podziałem na ich rodzaj i wymiar) w odniesieniu do wszystkich postaci ewidencji.

Kolejną zmianą jaka obowiązuje od 1 stycznia 2012 roku jest obowiązek posiadania przez pracodawcę dodatkowego dokumentu, w związku z zatrudnianiem kierowcy. Jest to oświadczenie o jego zatrudnieniu w innej firmie lub o niepozostawaniu w takim zatrudnieniu. Wprowadzie przed 1 stycznia 2012r. kierowcy również składali oświadczenia, ale dotyczyły one tylko dodatkowej pracy świadczonej w ramach stosunku pracy i obejmowały wskazanie wymiaru etatu w jakim zatrudniony był kierowca. Taka treść oświadczenia nie mówiła jednak nic o tym, czy pracownik nie przekroczył 60-godzinnej normy tygodniowej czasu pracy kierowcy (liczonej łącznie ze wszystkich miejsc zatrudnienia). Ponadto pracodawca nie mógł na jego podstawie ustalić, czy kierowca nie jest dodatkowo zatrudniony na podstawie umów cywilnoprawnych lub w ramach prowadzonej przez siebie działalności gospodarczej. Obowiązek składania oświadczenia nie dotyczył też kierowców wykonujących przewozy regularne na trasach do 50 km. Te braki w dotychczasowych oświadczeniach zostały uzupełnione w wyniku wprowadzenia od 1 stycznia 2012 r. wymogu odbierania oświadczenia od kierowcy, bez względu na to, czy jego dodatkowe zatrudnienie zostało nawiązane na podstawie umowy o pracę, cywilnoprawnej czy w ramach własnej działalności. Nowym elementem oświadczenia jest wskazanie przeciętnej liczby godzin przepracowanych w innej firmie na podstawie umowy cywilnoprawnej.

## **2. TACHOGRAFY ANALOGOWE I CYFROWE**

Tachografy są urządzeniami kontrolnymi rejestrującymi pracę kierowców. Wyróżniamy tachografy analogowe i cyfrowe. Tachografy analogowe są to urządzenia wyposażone w mechanizm rejestrujący prędkość, przebytą drogę, czas jazdy i inne czynności kierowcy. Integralną częścią tachografu jest karta kontrolna tzw. wykresówka (Rys. 1). Jest to papierowa tarcza, na której rejestrowane są podstawowe dane pracy pojazdu i kierowcy. Jest ona oficjalnym i prawnym dokumentem. Z odczytu wykresówki można odtworzyć przebieg poszczególnych zdarzeń drogowych z dokładnością do pojedynczych sekund i metrów.

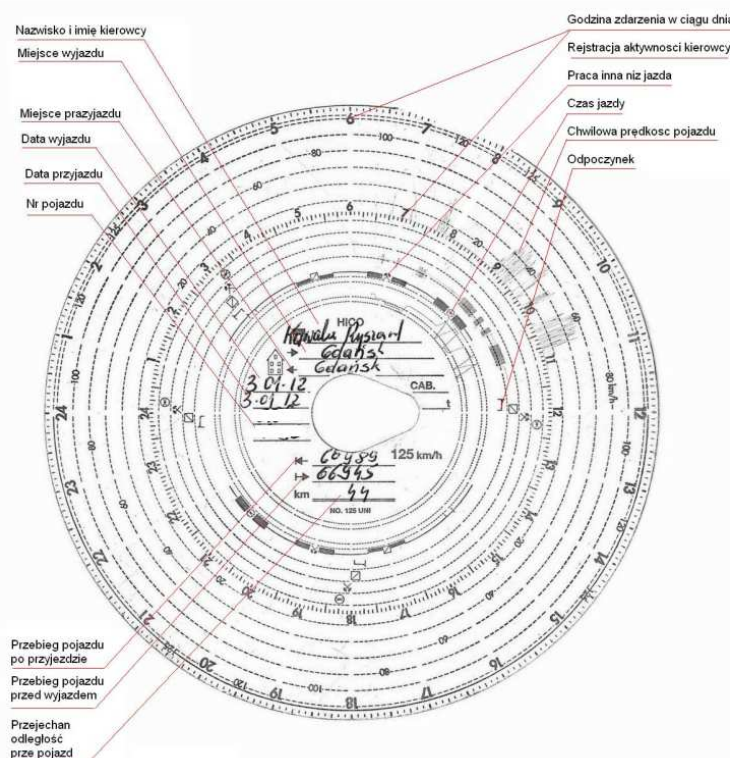
Wykresówki są dopuszczane jako dowód w sprawie i świadczą o prawidłowej lub złej pracy kierowcy.

Obowiązek posiadania w eksploatowanych pojazdach tachografów i ich używania nakłada konwencja AETR - umowa europejska dotycząca pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe. Umowa AETR określa nakaz montowania, używania w pojazdach urządzenia kontrolnego, które w zakresie warunków budowy, montowania, używania i kontroli odpowiada Rozporządzeniu Rady(EWG) Nr3821/85 z 20 grudnia 1985r.

Zgodnie z postanowieniami art. 10 umowy AETR, od dnia 24 kwietnia 1995 r. w międzynarodowych przewozach ładunków jak również, we wszystkich pojazdach:

- do przewozu ładunków – których dopuszczalna masa całkowita wraz z przyczepą przekracza 3.5t,
- do przewozu osób – które przeznaczone są do przewozu powyżej dziewięciu osób łącznie w kierowcą,
- dopuszczonych do ruchu w krajach członkowskich i pojazdach przyjeżdżających spoza państw objętych umową, wprowadzony został obowiązek stosowania tachografu.

Załącznik nr 1 do Rozporządzenia Rady (EWG) Nr 3821/85 z 20 grudnia 1985r. podaje parametry jakie powinien rejestrować tachograf. Są to: odległość przebyta przez pojazd, prędkość pojazdu, czas prowadzenia, inne czasy pracy i czasy dyspozycyjności, przerwy od pracy iienne czasy odpoczynku, otwarcie skrzynki zawierającej kartę kontrolną. W przypadku pojazdów używanych przez dwóch kierowców, urządzenie kontrolno-rejestrujące jakim jest tachograf musi umożliwiać rejestrowanie czasów prowadzenia, innych czasów i czasów dyspozycyjności oraz przerw od pracy i dziennych czasów odpoczynku jednocześnie, ale oddzielnie na dwóch odrębnych kartach kontrolnych.



**Rys. 1.** Karta kontrolna (wykresówka) tachografu analogowego

**Źródło:** opracowanie własne

Wśród tachografów analogowych wyróżniamy dwie kategorie: tachografy ręczne i tachografy automatyczne. W przypadku tachografu ręcznego jego obsługa wymaga od

pierwszego kierowcy przełączania selektora na wszystkie rodzaje czynności, w tym na czynność jazdy podczas ruchu pojazdu. Jeżeli chodzi o tachograf automatyczny to obsługa tego typu urządzenia nie wymaga od pierwszego kierowcy przełączania selektora na czynność jazdy podczas ruchu pojazdu, z tego względu iż automatycznie po ruszeniu pojazdu z miejsca rejestruje on czynność jazdy.

W pojazdach o mniejszej dopuszczalnej masie całkowitej znajdują się tachografy konstrukcyjne przeznaczone do zapisu tylko jednej karty kontrolnej a tym samym do zapisu pracy tylko jednego kierowcy. Nie rejestrują one pracy załóg.

Kierowca obowiązany jest do prawidłowego wypełnienia karty kontrolnej. Część wpisów wykonuje w momencie rozpoczęcia trasy – włożenia karty do tachografu, a część po zakończeniu pracy. Obowiązki jakie ciążyą na kierowcy podczas użytkowania pojazdu z tachografem analogowym precyzuje m.in. art. 15 Rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85.

Do obowiązków kierowcy należą:

- prawidłowe używanie przełącznika rodzaju aktywności przyrządu rejestrującego tak, aby rejestrować każdy rodzaj aktywności oddzielnie. Kierowca musi np. pamiętać o przełączeniu tachografu na odpoczynek w momencie gdy zatrzyma pojazd i chce skorzystać z przysługującego mu odpoczynku,
- zbieranie kart kontrolnych, ponieważ są przypisane do danego kierowcy, a nie do pojazdu,
- zakaz stosowania brudnych lub uszkodzonych kart kontrolnych – kierowca powinien je odpowiednio zabezpieczyć,
- stosowanie wykresówek w każdym dniu, w którym prowadzi pojazd począwszy od momentu, w którym go przejmuje,
- zakaz wyjmowania wykresówki z urządzenia przed zakończeniem dziennego okresu pracy, chyba, że jej wyjęcie jest dopuszczalne z innych powodów. Karta kontrolna nie może być używana przez okres dłuższy niż ten, na który jest przeznaczona, czyli 24h,
- na rewersie wykresówki kierowca powinien dokonać odpowiednie adnotacji w przypadku, gdy:
  - wymienia wykresówkę na inną, na której rejestrowane są zdarzenia podczas jednego tego samego okresu 24 godzinnego przed zakończeniem dnia pracy,
  - otworzył tachograf w innym celu niż kontrola drogowa przez uprawnione służby lub innym niż standardowa dobową wymiana wykresówki,
  - dopuścił się przewinienia w zakresie przepisów socjalnych związanych z czasem prowadzenia pojazdu, czy związanych z zauważonym uszkodzeniem tachografu,
  - w momencie zmiany pojazdu w tej samej dobie Kierowca może użyć tej samej wykresówki, gdy typem będzie pasowała do tachografu w zmienionym nowym pojeździe i na rewersie wykresówki będzie można dopisać numer rejestracyjny zmienionego pojazdu.

Gdy kierowca dopuścił się przekroczenia przepisów socjalnych związanych z czasem prowadzenia pojazdu zawartych w 561/065 na warunkach opisanych w artykule 12 Rozporządzenia Rady (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego z dnia 15 marca 2006:

„Pod warunkiem, że nie zagraża to bezpieczeństwu drogowemu oraz umożliwia osiągnięcie przez pojazd odpowiedniego miejsca postoju, kierowca może odstąpić od przepisów 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”.

Z kolei kierowca poruszający się pojazdem z tachografem cyfrowym (Rys. 2) musi być świadomym, że każde włożenie karty, jej okresowe stosowanie w urządzeniu oraz manipulacje są zarówno na niej jak i w urządzeniu nieodwracalnie zapisane. Zaleca się, aby



kierowcy przeszli odpowiednie przeszkolenie teoretyczne i praktyczne na symulatorach tachografów. Zalecenie to dotyczy również pracodawców oraz pracowników, którzy mają pobierać i archiwizować dane zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Od 1 maja 2006 r. zgodnie z art. 27 Rozporządzenia (WE) nr 561/2006 wszystkie dopuszczone do ruchu po raz pierwszy pojazdy są wyposażone w tachografy cyfrowe.

Tachografy analogowe podlegają wymianie na cyfrowe w przypadku ich uszkodzenia (art. 2 ust. 1 lit. b Rozporządzenia Rady (WE) NR 2135/98). Obowiązek ten dotyczy pojazdów dopuszczonych po raz pierwszy do ruchu po 1 stycznia 1996r.:

- o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 12 ton, przeznaczonych do przewozu ładunku,
- o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 10 ton lub wyposażone w więcej niż 9 miejsc siedzących wraz z kierowcą, przeznaczonych do przewozu osób.

Podstawę budowy tachografów cyfrowych stanowi przyrząd rejestrujący, czujnik ruchu i karta chipowa. Każdy tachograf cyfrowy jest skonfigurowany z czujnikiem ruchu i zaplombowany przez uprawniony warsztat. Nie wolno dokonywać żadnych zmian w przyrządzie ani w podłączonych do niego przewodach. Język komunikatów dobiera się automatycznie zależnie od zastosowanej karty.

System tachografów cyfrowych wprowadza zapis danych w postaci elektronicznej i w tej formie dane przechowywane są w wewnętrznej pamięci przyrządu rejestrującego oraz na kartach chipowych. Okres przechowywania danych to około 365 dni w pamięci przyrządu rejestrującego oraz około 28 dni na karcie kierowcy. W przypadku wypełnionej pamięci nowe dane automatycznie zapisują się w miejscu najstarszych usuwając je.



**Rys. 2.** Tachograf cyfrowy

**Źródło:** <http://www.truck.pl/>

Do podstawowych funkcji tachografów cyfrowych zaliczamy:

- monitorowanie wkładania i wyjmowania kart,
- rejestrowanie i przechowywanie danych w pamięci tachografu,
- wyświetlanie i drukowanie danych,
- pomiar czasu, prędkości i odległości,
- monitorowanie stanu prowadzenia pojazdu,
- monitorowanie czynności wykonywanych przez kierowcę,
- monitorowanie danych wprowadzanych ręcznie przez kierowcę (miejsce rozpoczęcia i zakończenia okresu pracy, dane o czynnościach kierowcy, warunki szczególne),
- monitorowanie czynności organów kontrolnych,
- monitorowanie czynności warsztatów (kalibracja),
- wykrywanie zdarzeń np. próby ingerencji w urządzenie,
- wykrywanie usterek,
- możliwość korygowania czasu lokalnego +/-30min i czasu UTC +/-1min,
- przesyłanie danych do nośników zewnętrznych – odczyt z pamięci danych,

- odczyt z kart do pamięci tachografu,
  - wyprowadzanie danych do dodatkowych urządzeń zewnętrznych.
- Tachograf cyfrowy posiada również funkcję powiadamiania o zdarzeniach poprzez sygnał świetlny i akustyczny.

### **3. SPECJALISTYCZNE NARZĘDZIA WSPOMAGAJĄCE EWIDENCJĘ CZASU PRACY KIEROWCY.**

Obecnie na rynku dostępnych jest wiele specjalistycznych narzędzi zapewniających automatyzację prac i stanowiących wsparcie dla przedsiębiorstw zajmujących się transportem, spedycją i logistyką. Większość z dostępnych systemów to produkty polskie dostosowane do obowiązujących przepisów. Bardzo często wykorzystywane są przez służby kontrolne takie jak: Policja, Inspekcja Transportu Drogowego, Izba Celna, Straż Graniczna.

Te specjalistyczne oprogramowania służą do automatycznego odczytywania czasu jazdy, odpoczynków, przerw i dyżurów z tarczek tachografów analogowych, a także analizy danych z tachografu cyfrowego oraz z kart kierowców. Oprogramowania te umożliwiają przechowywanie danych odczytanych z tachografów analogowych i cyfrowych, w formie elektronicznej. Dzięki czemu można je przetwarzać i analizować. Powstała w ten sposób baza danych może być filtrowana oraz sortowana według wielu dostępnych kryteriów, tj. według daty, nazwisk kierowców, numerów rejestracyjnych pojazdów oraz miejscowości wyjazdu i przyjazdu. Narzędzia te umożliwiają również przetwarzanie i analizę uzyskanych danych pod kątem przepisów dotyczących czasu jazdy, przerw i odpoczynków oraz ewidencji czasu pracy. Dzięki nim można rozliczać diety kierowców, tworzyć raporty paliwowe, które umożliwiają kontrolę zużycia paliwa, oraz tworzyć dokumentację kierowców i pojazdów.

Narzędzia te w większości przypadków wyposażone są w następujące moduły:

- moduł analogowy umożliwiający analizę danych uzyskanych z zeskanowanych tarczek tachografów analogowych,
- moduł cyfrowy umożliwiający odczyt danych z tachografu cyfrowego,
- moduł ewidencyjny umożliwiający ewidencję czasu pracy kierowców zgodnie z wymogami Państwowej Inspekcji Pracy,
- moduł kontroli jazdy, przerw i odpoczynków,
- moduł delegacji i diet służący do rozliczania służbowych delegacji i diet,
- moduł przypominania o ważnych terminach takich jak wygasanie badań technicznych pojazdów, ubezpieczeń, certyfikatów, ważności kart kierowców, przedłużenia ważności winiet, badaniach lekarskich, psychotechnicznych, kwalifikacji zawodowych kierowców.

Do głównych funkcji omawianych systemów zaliczyć można: skanowanie wielu tarczek jednocześnie, automatyczny odczyt z tarczek czasu pracy kierowców i przebytych kilometrów, archiwizowanie i przeglądanie zapisanych danych z tarczek oraz z kart chipowych kierowców, generowanie raportów czasu jazdy, odpoczynku, przerw, dyżuru kierowców w różnych przekrojach czasowych, identyfikacja naruszeń przepisów z wyliczonymi karami według obowiązującego taryfikatora, generowanie raportów czasu pracy pod cele kadrowe (godziny nadliczbowe, odbiór godzin nadliczbowych), rozliczanie diet i noclegów kierowców, obliczanie faktycznego zużycia paliwa na podstawie tankowań do pełna, przypominanie o zbliżających się ważnych terminach, porównywanie czasu pracy kierowców i przebytych kilometrów na tych samych trasach, ręczne edytowanie czasu pracy i ilości przebytych kilometrów.

Stosowanie specjalistycznych narzędzi wspomagających pracę firm transportowych, logistycznych czy też spedycyjnych pozwala na: automatyzację prac oraz minimalizację ryzyka powstawania błędów w toku operacji na dużych zbiorach, optymalizację wykonywanych czynności oraz kontrolę tych czynności, a także oszczędność czasu i kosztów.



## PODSUMOWANIE

Wprowadzenie szeregu nowych rozwiązań prawnych, ma na celu dostosować prawo krajowe do standardów unijnych, a przede wszystkim rozłożyć ciężar odpowiedzialności za naruszenia prawa na przedsiębiorców oraz kierowców, osoby zarządzające transportem i podmioty uczestniczące w czynnościach transportowych. Powstawanie nowych narzędzi i technologii w zakresie wspierania pracy firm z branży transportowej, spedycyjnej czy też logistycznej przyczynia się do przestrzegania obowiązujących przepisów przez przedsiębiorców i kierowców, a tym samym zapewnia bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Coraz więcej firm korzysta obecnie z wsparcia jakim jest specjalistyczne oprogramowanie służące do automatycznego odczytywania czasu jazdy, odpoczynków, przerw i dyżurów z tarcz tachografów analogowych, a także analizy danych z tachografu cyfrowego oraz z kart kierowców. Spośród nowych technologii jakie mają być wprowadzone w celu kontroli czasu pracy kierowców są zaproponowane przez Parlamentarną komisję transportu UE inteligentne tachografy. Dzięki technologii bezprzewodowej transmisji danych, odpowiednie służby będą mogły sprawdzić pojazd zdalnie, bez konieczności jego zatrzymywania i skupić się tylko na tych pojazdach, z których odczytują budzące wątpliwości dane, dzięki czemu będą wiedzieli, który pojazd zatrzymać do dokładniejszej kontroli.

## DRIVER TIMESHEETS

### *Abstract*

*One of the factors to ensure the safety of transport of goods and people is respect the maximum periods (days) driving by drivers and minimum rest periods and breaks while driving. Article is devoted to laws relating to drivers' hours records, as well as serving specialized software for automatic reading of drive times, rest breaks from analogue and digital tachographs.*

## BIBLIOGRAFIA

1. Adametz W., Czapiewski A., Zagrodzka A., Lizoń Z., Filipiak Ł., Owsianowski K.: *Czas pracy kierowcy i tachografy*, Biblioteka Akademii transportu, Bydgoszcz 2010.
2. Ustawa z dnia 16.04.2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. nr 92, poz. 879 ze zm.).
3. Ustawa z dnia 16.09.2011 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. nr 244, poz. 1454).
4. 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 zmieniającym rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz. Urz. UE L 102 z 11.04.2006, str. 1).
5. Umowa Europejska, dotycząca pracy załóg pojazdów, wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR), sporządzona w Genewie dnia 1 lipca 1970 r. (Dz. U. Z 1999 r. Nr 94, poz. 1086 i 1087).
6. <http://www.soft-trans.com.pl>.
7. <http://tachospeed.pl>.

### *Autorzy:*

**dr inż. Paweł Dobrzański** – Politechnika Rzeszowska

**dr inż. Magdalena Dobrzańska** – Politechnika Rzeszowska