

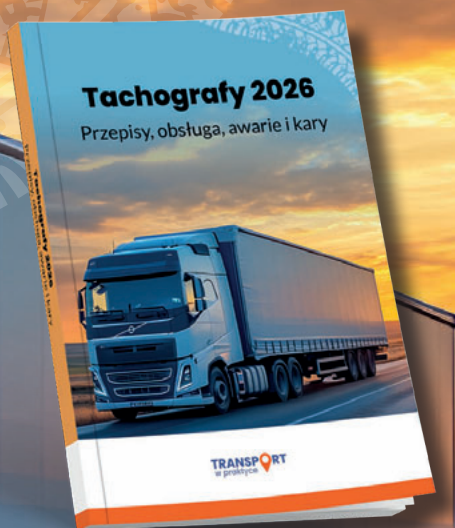
Tachografy 2026

Przepisy, obsługa, awarie i kary



Książki dla wszystkich osób zajmujących się zawodowo tematyką transportu

Twoje niezawodne źródło wiedzy o transporcie
drogowym. Korzystaj z aktualnych przepisów
i praktycznych porad, które pomogą ci
w codziennej pracy. Wiedza dostępna zawsze,
gdy jej potrzebujesz.



Sprawdź już dziś!

TRANSPORT
w praktyce

Tachografy 2026

Przepisy, obsługa, awarie i kary

Copyright © by Wiedza i Praktyka sp. z o.o.

Warszawa 2026

Tachografy 2026. Przepisy, obsługa, awarie i kary

Copyright © Warszawa 2026 by Wiedza i Praktyka sp. z o.o

Autorzy: Michał Dynierowicz, Adam Janus, Dariusz Pradut

Redakcja: Dariusz Dutkiewicz

Korekta: Zespół

Koordynator produkcji: Mariusz Jezierski

Koordynator projektów wydawniczych: Anna Jagodzińska

Content & Publishing Leader: Marta Grabowska-Peda

Projekt graficzny okładki: Agnieszka Makowska

Zdjęcie na okładce: <https://stock.adobe.com/pl>

Skład i łamanie: 6AN Studio, Tomasz Jakóbiak

Wydanie I

Stan prawny: marzec 2026 r.

ISBN: 978-83-8409-359-7

Kod produktu: UOZ81

Wydawca:

Wiedza i Praktyka sp. z o.o.

03-918 Warszawa, ul. Łotewska 9a

tel. 22 518 29 29, faks 22 617 60 10

www.wip.pl

Dystrybucja: ATENEUM www.ateneum.pl

Druk i oprawa: KRM Druk sp. z o.o

Publikacja uwzględnia stan prawny obowiązujący na dzień 1 marca 2026 r.

Niniejsza publikacja oraz wszystkie zawarte w niej teksty, grafiki i materiały są chronione prawem autorskim. Żadna część tej książki nie może być reprodukowana, przechowywana w systemach wyszukiwania lub transmitowana w jakiegokolwiek formie i jakimikolwiek środkami – elektronicznymi, mechanicznymi, kopiowania, nagrywania lub innymi – bez uprzedniej pisemnej zgody Redakcji.

Zakaz ten nie dotyczy cytowania ww. materiałów w granicach dozwolonego użytku, z powołaniem się na źródło.

Treści zawarte w niniejszej publikacji mają charakter wyłącznie informacyjny i edukacyjny. Publikacja została przygotowana z zachowaniem najwyższej staranności oraz z wykorzystaniem wysokich kwalifikacji, wiedzy i doświadczenia autorów oraz konsultantów. Niemniej jednak zawiera ona ogólne wskazówki i nie powinna być traktowana jako indywidualna porada prawna, finansowa, medyczna ani żadna inna forma profesjonalnej konsultacji.

Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za decyzje podjęte na podstawie informacji zawartych w tej publikacji. W przypadku potrzeby uzyskania specjalistycznej porady zaleca się konsultację z odpowiednim ekspertem lub specjalistą w danej dziedzinie.

Spis treści

Wstęp – jak inteligentne tachografy zmieniły transport	7
Gdy pomylisz odczyt z błędem.....	7
Awaryje tachografów.....	7
Kontrole na drodze i w firmie	7
Tachografy w busach.....	8
Wiele nowych obowiązków	8
Rozdział 1. Czym są inteligentne tachografy G2V2 i jaki jest harmonogram ich wprowadzania	10
Dlaczego wprowadzono tachografy G2V2.....	11
Rozdział 2. Karta przedsiębiorstwa i karta kierowcy	12
Czym jest karta kierowcy	13
Przed pierwszym wyjazdem.....	13
Rozdział 3. Kalibracja i legalizacja tachografu cyfrowego po zakupie auta	14
Jak przebiega kalibracja tachografu cyfrowego?.....	14
Kalibracja i legalizacja tachografu w pojeździe	15
Rozdział 4. Nowy tachograf i stara karta – koniecznie trzeba dokonać wymiany	17
Gdy tachograf rejestruje automatycznie dane	17
Kara w czasie kontroli drogowej	17
Rozdział 5. Początek czasu pracy kierowcy logującego się na tachografie	18
Rozdział 6. Tachografy na trasach międzynarodowych – nowe obowiązki dla przewoźników z busami	22
Busy o DMC2,5–3,5 t – nowe obowiązki.....	22
Kogo zmiana dotyczy?	22
Kogo obowiązek nie dotyczy	22
Kontrolerzy widzą więcej.....	23
Czas pracy kierowcy.....	23
Dlaczego wprowadzono ten obowiązek.....	24
Czas pracy kierowców busów – nowe zasady.....	24
Co grozi za brak tachografu	24
Rozdział 7. Autolaweta z przyczepą i tachograf	26
Czy laweta z przyczepą musi mieć tachograf.....	26
Rozdział 8. Tachografy w busach – obowiązki i zwolnienia na praktycznych przykładach	28

Przewozy kabotażowe	29
Międzynarodowy transport drogowy	29
Przewozy na potrzeby własne.....	30
Na co mogą zwrócić uwagę kontrolujący.....	33
Ważne dokumenty	33
Nieprecyzyjne przepisy	34
Rozdział 9. Bus, tachograf i przejazdy mieszane	36
Regulacje czasu pracy	37
Dwa akty prawne	38
Do dziś brak wytycznych.....	39
Obowiązek wystawienia urlopówki	39
Brak jasnych wskazówek.....	40
Problem z dokumentacją.....	40
Dwa odmienne podejścia inspektorów.....	40
Pierwsze zaświadczenie	41
Drugie zaświadczenie	41
Okres odpoczynku	41
Zakres kontroli drogowej	42
Tryb OUT	42
Wpisy manualne.....	43
Podsumowanie	44
Rozdział 10. Błędne ustawienie programu do analizy czasu pracy kierowcy	46
1) Raport z programu	46
2) Analiza ustawień programu.....	46
Rozdział 11. Czy legalizować tachograf w pojazdach wyłączonych	48
Przewóz betonu towarowego	49
Rozdział 12. Wyjęcie karty z tachografu podczas odpoczynku	51
Kartę należy zostawić w tachografie	51
Kiedy wyjąć kartę.....	52
Tachograf a odpoczynek.....	52
Rozdział 13. Błędne sumowanie czasu pracy w nowych tachografach G2V2	56
Co zgłaszają kierowcy	56
Możliwość konfigurowania ustawień tachografu.....	57
Praca w porze nocnej	57
Sumowanie czasu „innej pracy” i „jazdy”.....	57
Czy inspektor nałoży karę za nietypowe wskazanie tachografu?	58

Rozdział 14. Jak postąpić w razie awarii tachografu lub karty kierowcy	59
Awaria tachografu	60
W przypadku takiej awarii należy:	60
Uszkodzenie karty kierowcy lub tachografu	61
Uszkodzenie karty kierowcy	61
Postępowanie w przypadku awarii tachografu	63
Inne elementy	63
Ręczne ewidencjonowanie aktywności po uszkodzeniu tachografu	64
Kary finansowe związane z awarią karty kierowcy i tachografu	64
Rozdział 15. Kary w UE za brak tachografu	67
Sankcje za brak wymiany tachografu G2V2 mogą być nakładane na różne podmioty:	67
Wysokość kar finansowych za brak wymiany tachografu w krajach Unii Europejskiej	67
Dlaczego kary za stary tachograf są tak wysokie?	69
Rozdział 16. Więcej kontroli ITD w 2026 roku – tachografy pod szczególnym nadzorem	70
Co to oznacza dla firm transportowych	71
Rozdział 17. Jak opisywać wydruki z tachografu, by nie płacić kar	72
Skargi kierowców	72
Zbyt lakoniczny opis	72
Język opisu nie ma znaczenia	73
Nieprzewidziane sytuacje na drodze	73
Opis wydruku z tachografu	74
Przekroczenie czasu jazdy	74
Jak uniknąć kary za naruszenie przepisów?	76
Czy opis w jęz. polskim będzie uznawany za granicą	76
Dodatkowe dwa odstępstwa	77
Czas pracy kierowcy zawodowego	78
Poprawne opisanie wydruku z tachografu	78
Odstępstwa czasowe	79
Klucz do uniknięcia kary	80
Rozdział 18. ITD sprawdzi tachografy w siedzibie firmy	81
Ochrona przedsiębiorcy	81
Wykaz dokumentów do kontroli w zawiadomieniu	82
Podstawa prawna:	83
Rozdział 19. Kary dla kierowcy	84
Nieokazanie:	84
Prowadzenie pojazdu z naruszeniem przepisów o czasie prowadzenia pojazdu, obowiązujących przerwach i odpoczynku	84

Przekroczenie maksymalnego czasu prowadzenia pojazdu bez przerwy:.....	84
Skrócenie dziennego okresu odpoczynku:	84
Skrócenie tygodniowego okresu odpoczynku:.....	84
Przekroczenie	85
Naruszenie przepisów o używaniu tachografów, wykresówek lub kart kierowców.....	85

Rozdział 20. Kary dla przewoźników 87

Przekroczenie dziennego czasu prowadzenia pojazdu powyżej 9 godzin w sytuacji, gdy kierowca dwukrotnie w danym tygodniu wydłużył jazdę dzienną do 10 godzin:	87
Przekroczenie dziennego czasu prowadzenia pojazdu powyżej 10 godzin w sytuacji, gdy jego wydłużenie w danym tygodniu było dozwolone:.....	87
Przekroczenie dopuszczalnego tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu:.....	88
Przekroczenie maksymalnego dwutygodniowego czasu prowadzenia pojazdu:.....	88
Skrócenie wymaganego regularnego okresu odpoczynku dziennego:.....	88
Niespełnienie wymogu dzielonego dziennego okresu odpoczynku:.....	88
Skrócenie wymaganego skróconego okresu odpoczynku dziennego, zarówno w przypadku załogi jednoosobowej, jak i kilkuosobowej:.....	88
Skrócenie regularnego okresu odpoczynku tygodniowego, jeżeli jego skrócenie nie jest dozwolone:	88
Skrócenie wymaganego skróconego okresu odpoczynku tygodniowego:	89
Przekroczenie 6 kolejnych okresów 24-godzinnych od uprzedniego tygodniowego okresu odpoczynku:	89
Przekroczenie maksymalnego czasu prowadzenia pojazdu bez przerwy:.....	89
Przekroczenie maksymalnego czasu prowadzenia pojazdu bez przerwy w międzynarodowym okazjonalnym przewozie osób, w godzinach od 22:00 do 6:00, gdy pojazd obsługuje jeden kierowca:	89
Przekroczenie dopuszczalnego dobowego 10-godzinnego czasu pracy, jeżeli praca jest wykonywana w porze nocnej:	89
Skrócenie tygodniowego okresu odpoczynku po 12 kolejnych okresach 24-godzinnych:.....	89
Przekroczenie 12 kolejnych okresów 24-godzinnych po uprzednim regularnym tygodniowym okresie odpoczynku:.....	90
Przekroczenie maksymalnego 48-godzinnego tygodniowego wymiaru czasu pracy, w przypadku, gdy niedozwolone było jego przedłużenie do 60 godzin:.....	90
Przekroczenie maksymalnego 60-godzinnego tygodniowego wymiaru czasu pracy:	90
Skrócenie obowiązkowej przerwy w pracy, gdy czas pracy wynosi od 6 do 9 godzin:.....	90
Skrócenie obowiązkowej przerwy w pracy, gdy czas pracy wynosi powyżej 9 godzin:.....	90

Rozdział 21. Kary dla zarządzających transportem 92

Rozdział 22. Wyciąg z ustawy o transporcie drogowym: przepisy karne i przepisy o administracyjnych karach pieniężnych 93

Tryb odwoławczy	104
-----------------------	-----

Wstęp – jak inteligentne tachografy zmieniły transport

Rozwój technologii tachografów w wersji G2V2 zwiększa możliwości rejestrowania danych oraz ich analizy. Nowe urządzenia zapisują więcej informacji, pozwalają na szerszą konfigurację ustawień i ułatwiają kontrolę przestrzegania przepisów.

W praktyce oznacza to też większe ryzyko kar. Teraz inspektor widzi więcej i zapisy z dłuższego okresu. Sama statystyka podpowiada, że w takich okolicznościach kary będą nakładane częściej. Normalne zatem jest, że przewoźnicy i kierowcy szukają informacji, jak sobie z tym radzić.

Gdy pomylisz odczyt z błędem

Jednocześnie w codziennej praktyce pojawiają się problemy wynikające z niewłaściwej konfiguracji urządzeń lub błędnej interpretacji ich wskazań. Niektóre komunikaty wyświetlane przez tachograf mogą sugerować naruszenie przepisów, choć w rzeczywistości wynikają jedynie z określonych ustawień systemu. Jak rozpoznać takie sytuacje i jak wówczas postąpić?

Awarie tachografów

Istotnym problemem w praktyce są również awarie tachografów lub kart kierowców. Uszkodzić mogą się nie tylko same urządzenia, lecz także czujniki ruchu czy elementy instalacji elektrycznej pojazdu. Przepisy przewidują takie sytuacje i dopuszczają możliwość kontynuowania jazdy w określonych warunkach, jednak nakładają na kierowców i przedsiębiorców obowiązek stosowania odpowiednich procedur dokumentacyjnych oraz niezwłocznego usunięcia usterki. Brak wymaganych wydruków, niewłaściwe ręczne zapisy aktywności lub opóźniona naprawa tachografu mogą zostać uznane za naruszenie przepisów i skutkować poważnymi sankcjami finansowymi.

Kontrole na drodze i w firmie

Przepisy dotyczące obowiązkowej wymiany tachografów na urządzenia inteligentne drugiej generacji oznaczają dla wielu firm transportowych istotną zmianę sposobu funkcjonowania. Wiąże się też z tym zapowiedź częstszych kontroli. Inspekcja Transportu Drogowego zapowiada intensyfikację działań nadzorczych, szczególnie w zakresie czasu pracy kierowców i prawidłowego korzystania z tachografów.

Dzięki nowoczesnym narzędziom kontrolnym możliwy jest zdalny wstępny odczyt danych z urządzeń jeszcze przed zatrzymaniem pojazdu.

Kontrole mogą dotyczyć nie tylko pojazdów znajdujących się na drodze, lecz także funkcjonowania całej firmy. Oczywiście w trakcie takiej kontroli sprawdzane będą też tachografy. W przypadku poważnych naruszeń możliwe jest nawet wszczęcie procedury cofnięcia licencji transportowej.

Tachografy w busach

Przez wiele lat transport busami rozwijał się nieco obok głównego systemu regulacji transportowych. Pojazdy o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 tony umożliwiały realizację przewozów międzynarodowych bez obowiązku stosowania tachografów i bez tak rygorystycznej kontroli czasu jazdy oraz odpoczynku kierowców, jaka od dawna obowiązuje w transporcie ciężkim. Ta sytuacja jednak się zmieniła. Od 1 lipca 2026 r. część przedsiębiorców wykonujących międzynarodowy transport rzeczy pojazdami o DMC od 2,5 do 3,5 tony będzie zobowiązana do montażu inteligentnych tachografów.

Wiele nowych obowiązków

To oznacza nie tylko konieczność instalacji urządzeń, lecz także wdrożenie całego systemu obowiązków administracyjnych i organizacyjnych. Przedsiębiorstwa będą musiały prowadzić ewidencję czasu pracy kierowców, regularnie pobierać i archiwizować dane z tachografów i kart kierowców, a także przygotować się na częstsze kontrole organów nadzoru. Dla wielu firm będzie to nowy obszar działalności wymagający zarówno wiedzy, jak i odpowiednich procedur.

O tym i o innych problemach i wyzwaniach przeczytacie Państwo w naszej książce.

Część 1.

Wprowadzenie do obsługi
tachografów

Rozdział 1. Czym są inteligentne tachografy G2V2 i jaki jest harmonogram ich wprowadzania

Od 21 sierpnia 2023 r. w krajach UE rozpoczął się etap wprowadzania nowoczesnych inteligentnych tachografów G2V2 do pojazdów ciężarowych. Proces został rozłożony na kilka lat.

Podstawą prawną wprowadzenia inteligentnych tachografów jest unijny Pakiet Mobilności, a w szczególności rozporządzenie (UE) 2020/1054. To właśnie ten akt określił harmonogram wymiany urządzeń i rozszerzył obowiązek tachografu na kolejne grupy pojazdów. Kolejnym krokiem była modernizacja starszych pojazdów wykonujących międzynarodowy transport.

Proces wdrażania nowych tachografów przebiegał etapami.

- Od 21 sierpnia 2023 r. wszystkie nowo rejestrowane w UE ciężarówki powyżej 3,5 tony muszą mieć zamontowany tachograf G2V2.
- Kolejnym krokiem była modernizacja starszych pojazdów wykonujących międzynarodowy transport. Pierwszy etap wymiany – od 31.12.2024 r. to była obowiązkowa wymiana tachografów cyfrowych (wszystkich sprzed 2019 r.) i analogowych na tachografy inteligentne drugiej generacji.
- Drugi etap wymiany – od 19.08.2025 r. dotyczył obowiązkowej wymiany tachografów inteligentnych pierwszej generacji (tych, które były montowane od 2019 r. i aktualnie) na tachografy inteligentne drugiej generacji.
- Ostatni etap zostawiono na 2026 rok. Od 01.07.2026 r. wprowadzono obowiązek posiadania tachografów inteligentnych drugiej generacji G2V2 w pojazdach o DMC od 2,5 t do 3,5 t używanych w ruchu międzynarodowym. W praktyce najczęściej chodzi o busy. Tegoroczna zmiana w busach to zamknięcie długiego procesu przechodzenia transportu na ujednolicony system nadzoru pracy kierowców.

Tachograf G2V2 automatyzuje wiele czynności, które wcześniej wymagały ręcznych wpisów kierowcy. Rejestruje pozycję pojazdu przy starcie, zakończeniu, na granicach i co trzy godziny jazdy. Notuje także miejsca załadunku i rozładunku.

Funkcja DSRC umożliwia służbom kontrolnym pobieranie danych na odległość, jeszcze zanim zatrzymają pojazd.

WAŻNE!

Inteligentne tachografy to nowoczesne urządzenia montowane w pojazdach wykonujących transport drogowy. Ich zadaniem jest automatyczne rejestrowanie czasu jazdy, odpoczynków, prędkości i lokalizacji pojazdu. Wersja obowiązująca dziś w UE to tzw. inteligentny tachograf drugiej generacji, czyli G2V2.

Urządzenie działa na podstawie sygnału GPS, zapisuje przekroczenia granic, miejsca załadunku i rozładunku, a także pozwala służbom na zdalny odczyt wybranych danych. Dzięki temu system jest odporniejszy na manipulacje i dokładniej oddaje przebieg pracy kierowcy.

Urządzenia te są wyposażone w nowe systemy zabezpieczeń i współpracują z kartami kierowców o większej pojemności. Odczyt i przechowywanie danych mają być dzięki temu bardziej przejrzyste, a kontrole – szybsze.

UWAGA!

Nowoczesne tachografy G2V2 pozwolą służbom kontrolnym na sprawdzenie danych z ostatnich 56 dni, a nie jak wcześniej – 28. Oznacza to bardziej wnikliwe kontrole i ryzyko nałożenia kary.

Dlaczego wprowadzono tachografy G2V2

Unia Europejska chce ujednolicić warunki konkurencji między firmami transportowymi i poprawić bezpieczeństwo drogowe. Nowy system ma skuteczniej przeciwdziałać łamaniu przepisów. Jednocześnie dla wielu przedsiębiorstw oznacza konieczność dużych inwestycji i poukładania procesów administracyjnych.

Rozdział 2. Karta przedsiębiorstwa i karta kierowcy

Aby móc korzystać z tachografu, konieczna jest karta przedsiębiorstwa.

Karta przedsiębiorstwa to jedna z kart używanych w tachografie cyfrowym. Jej definicję określa rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014, które reguluje zasady budowy, instalacji, użytkowania oraz kontroli tachografów stosowanych w transporcie drogowym.

Karta przedsiębiorstwa jest wydawana przez organ państwa członkowskiego przedsiębiorstwu transportowemu używającemu pojazdów wyposażonych w tachografy. Identyfikuje firmę i umożliwia wyświetlanie, pobieranie oraz drukowanie danych zapisanych w tachografie, który został zabezpieczony blokadą przez dane przedsiębiorstwo.

WAŻNE!

Karta przedsiębiorstwa służy przede wszystkim do identyfikacji firmy w systemie tachografu oraz zarządzania danymi zapisanymi w urządzeniu. Umożliwia dostęp do informacji o pracy pojazdu, ich pobieranie i archiwizowanie, a także założenie tzw. blokady przedsiębiorstwa w tachografie cyfrowym. Blokada ta zabezpiecza dane przed dostępem osób trzecich. Po nabyciu pojazdu, przed wykonaniem pierwszego przewozu, przedsiębiorca powinien zalogować kartę w tachografie i aktywować blokadę. Zabezpieczenie to nie obejmuje służb kontrolnych ani serwisu tachografów.

W Polsce karta przedsiębiorstwa jest obowiązkowa dla firm korzystających z tachografów cyfrowych. Kartę przedsiębiorstwa wydaje Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych. Wniosek można złożyć online albo w formie papierowej.

O kartę można wnioskować przy pierwszym wydaniu, przed upływem terminu jej ważności, w przypadku utraty, kradzieży, uszkodzenia lub zmiany danych administracyjnych firmy.

Czym jest karta kierowcy

Karta kierowcy to imienna karta przypisana do konkretnej osoby prowadzącej pojazd. Zawiera dane kierowcy oraz jego zdjęcie i służy do rejestrowania aktywności związanej z prowadzeniem pojazdu. Tachograf zapisuje na niej czas jazdy, przerwy, okresy odpoczynku, prędkość oraz pokonaną odległość. Jeden kierowca może posiadać tylko jedną ważną kartę i nie wolno jej udostępniać innym osobom. Jazda bez karty kierowcy w pojeździe objętym obowiązkiem stosowania tachografu może skutkować nałożeniem kary finansowej.

Różnica między tymi kartami polega na ich funkcji. Karta przedsiębiorstwa służy do identyfikacji firmy i zarządzania danymi zapisanymi w tachografie, natomiast karta kierowcy rejestruje indywidualną aktywność osoby prowadzącej pojazd.

UWAGA!

Karta przedsiębiorstwa nie może być używana podczas jazdy i nie zapisuje aktywności kierowcy. Karta kierowcy jest natomiast obowiązkowa podczas prowadzenia pojazdu objętego przepisami o tachografach. Obie karty są niezbędne w transporcie drogowym, jednak pełnią zupełnie inne funkcje i nie mogą być stosowane zamiennie.

Przed pierwszym wyjazdem

Po otrzymaniu Karty Przedsiębiorstwa należy zablokować tachograf na firmę poprzez włożenie karty do urządzenia.

Przed wyznaczeniem kierowcy do prowadzenia pojazdu wyposażonego w tachograf cyfrowy należy sprawdzić jego umiejętność obsługi urządzenia. W razie potrzeby trzeba zapewnić odpowiednie szkolenie. Kierowca musi posiadać ważną Kartę Kierowcy.

Należy także zadbać o odpowiednią ilość papieru do drukarki termicznej w tachografie. Stosowany papier musi mieć wymagane zatwierdzenie typu. Oprócz rolki zamontowanej w urządzeniu w pojeździe powinny znajdować się co najmniej dwie zapasowe rolki, aby umożliwić wykonanie wydruków również podczas kontroli drogowej.

Rozdział 3. Kalibracja i legalizacja tachografu cyfrowego po zakupie auta

Zmiana numeru rejestracyjnego w pamięci masowej tachografu cyfrowego dokonywana jest w drodze kalibracji. Użytkownik musi tę czynność wykonać przed rozpoczęciem korzystania z tachografu w zakresie objętym rozporządzeniem 561/2006 (WE). Obecnie przepisy nie przewidują konkretnego terminu, tak jak to było wcześniej uregulowane.

Jak przebiega kalibracja tachografu cyfrowego?

W trakcie kalibracji tachografu cyfrowego przeprowadza się aktualizację lub potwierdzenie parametrów pojazdu, w tym identyfikację pojazdu. Chodzi o numery VIN i VRN – czyli numeru rejestracyjnego i kodu rejestracji pojazdu, oraz inne dane i parametry, które są przechowywane w pamięci, takie jak: (w=, k=, l=), rozmiar opon, ustawienie ogranicznika prędkości (V=), aktualny czas (UTC) oraz bieżący stan licznika.

UWAGA!

Kalibrację – po zmianie numeru rejestracyjnego wykonuje się w użyciu karty warsztatowej, czyli w serwisie tachografów, co powinno być wykonane niezwłocznie po zmianie.

Po kalibracji kolejne sprawdzenie okresowe tachografu należy przeprowadzić za dwa lata lub częściej, jeżeli wystąpią okoliczności wymagające takiej czynności.

Obecnie istnieje obowiązek przeprowadzenia pierwszej kalibracji przed rozpoczęciem korzystania z pojazdu w zakresie objętym rozporządzeniem (WE) nr 561/2006.

Oznacza to, że w przypadku jazdy na włączeniach ze stosowania rozporządzenia 561/2006 (WE) można wykonywać przejazdy np. serwisowe, ale nie można już wykonywać typowanego przewozu drogowego.

Kontrolujący na podstawie wydruku z tachografu mogą łatwo ustalić, kiedy dokładnie była przeprowadzona zmiana numeru w tachografie i porównać te daty z danymi rejestracyjnymi pojazdu.

Dlatego należy niezwłocznie przeprowadzić kalibrację po zmianie numeru rejestracyjnego i dopiero wykonywać przewozy drogowe.

Kalibracja i legalizacja tachografu w pojeździe

Kalibracja tachografu polega na uaktualnieniu lub potwierdzeniu parametrów pojazdu magazynowanych w jego pamięci (numer VIN, numer rejestracyjny pojazdu, rozmiar opon, ustawienia ogranicznika prędkości).

Legalizacja natomiast jest potwierdzeniem prawidłowego przebiegu kalibracji. Pojazd, którego tachograf przeszedł proces legalizacji, zostaje oznaczony tabliczką pomiarową z informacjami takimi, jak np. data ważności legalizacji. Tabliczka zwykle umieszczana jest na ramie drzwi pojazdu przy słupku B przy drzwiach kierowcy lub przy tachografie.

UWAGA!

Kalibrację tachografu mogą przeprowadzać wyłącznie certyfikowane warsztaty z uprawnieniami nadanymi przez Główny Urząd Miar. Przewoźnik ani kierowca nie mogą zrobić tego samodzielnie. To czynność zastrzeżona dla wyspecjalizowanego serwisu.

Podczas kalibracji technik sprawdza, czy urządzenie jest prawidłowo podłączone i czy zgadza się z danymi pojazdu. Następnie ustawia właściwe parametry, wykonuje test działania i zapisuje dane w pamięci tachografu. Po zakończeniu procedury montowana jest nowa tabliczka instalacyjna z datą kalibracji i danymi warsztatu.

Kalibracja polega na dostosowaniu tachografu do konkretnego pojazdu. Jest to aktualizacja i potwierdzenie parametrów pojazdu zapisywanych w pamięci urządzenia przy użyciu karty warsztatowej. Celem jest zapewnienie, że urządzenie prawidłowo rejestruje czas jazdy, odpoczynku i prędkość.

WAŻNE!

Kalibrację należy przeprowadzać co najmniej raz na dwa lata. Wcześniejsza kalibracja jest konieczna między innymi po zmianie rozmiaru opon, zmianie numeru rejestracyjnego, naprawie elementów wpływających na pomiar prędkości, uszkodzeniu tachografu albo zerwaniu plomb. W takich sytuacjach nie można czekać do końca dwuletniego okresu.

Sprawny i prawidłowo ustawiony tachograf zapisuje dane niezbędne do kontroli drogowej i przy rozliczaniu czasu pracy kierowców. Brak aktualnej kalibracji może prowadzić do błędnych zapisów i naruszeń przepisów.

Rozdział 4. Nowy tachograf i stara karta – koniecznie trzeba dokonać wymiany

W przypadku najnowszego tachografu G2V2 i karty poprzedniego typu tachograf nie zapisywał na karcie wszystkich ważnych danych. Często narażało to kierowców na kary. Od tego roku kartę można wymienić zgodnie z przepisami.

Ostatnio byliśmy świadkami wielu zmian sprzętowych. Poza ułatwieniami rodzi to różnego rodzaju kłopoty. Weźmy przykład – karty w technologii G2V1, wydane przed 21 sierpnia 2023 r. nie są w pełni kompatybilne z tachografami G2V2. Ten brak kompatybilności dotyczy między innymi rejestracji przekroczeń granicy.

Gdy tachograf rejestruje automatycznie dane

Kierowcy nie muszą wprowadzać informacji, jeśli tachograf rejestruje automatycznie dane dotyczące lokalizacji. Tak jest w przypadku najnowszych tachografów i najnowszych kart. W przypadku starszych kart sytuacja była skomplikowana. Z jednej strony kierowcom groziła kara, z drugiej nie można było kart legalnie wymienić.

Kara w czasie kontroli drogowej

Karty starszego typu nie zapisywały wszystkich informacji. To narażało ich na kary. A niestety nie można było kart legalnie wymienić. W praktyce dochodziło do kuriozalnych sytuacji – kierowcy udawali, że zgubili karty, by móc postępować zgodnie z przepisami.

Dobra wiadomość dla kierowców i firm transportowych. Od 20 stycznia 2026 r. obowiązują przepisy umożliwiające wymianę karty kierowcy na taką, która współpracuje z najnowszym tachografem inteligentnym drugiej generacji (G2V2).

Rozdział 5. Początek czasu pracy kierowcy logującego się na tachografie

Czy rozliczając czas pracy kierowcy, należy sugerować się czasem logowania karty do tachografu? Czy też trzeba wziąć pod uwagę pierwszą aktywność, czyli zwykle „inną pracę” lub „jazdę” na tachografie? Takie wątpliwości ma wielu początkujących kierowców.

Mówiąc najprościej – zalogowanie karty do tachografu nie rozpoczyna dziennego okresu pracy kierowcy. Rozpoczęcie pracy następuje wraz z pierwszą czynnością zarejestrowaną jako „jazda” lub tzw. inne prace, czyli aktywności wliczane do czasu pracy na podstawie art. 6 ustawy o czasie pracy kierowców. Ale warto poznać szczegóły.

Rozliczenie czasu pracy kierowcy powinno uwzględniać różne rodzaje aktywności, a rozpoczęcie cyklu dziennego okresu pracy powinno być liczone od pierwszej czynności zaliczanej do czasu pracy.

WAŻNE!

Inaczej mówiąc, dzienny okres pracy zaczyna się albo jako jazda, albo jako tzw. inne prace – symbol graficzny na tachografie „młoteczki”. Natomiast włożenie, jak również wyjęcie karty kierowcy podczas odpoczynku nie jest traktowane jako czas pracy lub też jako przerwanie odpoczynku dziennego bądź tygodniowego.

W pewnych okolicznościach może faktycznie dojść do przerywania odpoczynku kierowcy, ale takie sytuacje raczej będą pojawiały się w wyjątkowych przypadkach takich jak zarejestrowanie przez tachograf tzw. innych prac.

Warto dodać, że przy stosowaniu oprogramowania do rozliczania czasu pracy ważne są ustawienia konfiguracyjne programu, które można ustawić między innymi w opcji rozpoczynania czasu pracy od czynności takiej jak włożenie karty do tachografu czy też wprowadzenia symbolu kraju rozpoczęcia dziennego okresu pracy. Jeśli

w ustawieniach programu tak to zaprogramujemy, to system będzie rozliczał czas pracy od tych czynności.

WAŻNE!

Zdarza się, że kierowcy logują kartę do tachografu lub wyjmują ją w trakcie trwania odpoczynku, co może być uznane przez kontrolujących jako przerwanie odpoczynku. Wobec tego najlepiej unikać takich sytuacji. Wówczas nie będzie też wątpliwości w zakresie prawidłowego rozliczenia czasu pracy.

Zasady rozliczania czasu pracy kierowcy są określone w przepisach rozporządzenia 561/2006 (WE) oraz w ustawie o czasie pracy kierowców. W tych przepisach określono wymagania dotyczące maksymalnego czasu prowadzenia pojazdu, a także minimalnych przerw i odpoczynków kierowców.

Jednym z podstawowych uprawnień socjalnych kierowcy jest prawo do odpoczynku dziennego i tygodniowego. Zacytowany powyżej przepis wskazuje, że odpoczynek kierowcy musi stanowić nieprzerwany okres, podczas którego kierowca powinien swobodnie dysponować swoim czasem. Swobodne dysponowanie czasem oznacza, że kierowca nie może jechać pojazdem ani też wykonywać żadnych innych prac.

Z odpoczynkiem kierowcy związana jest kwestia dotycząca zapisu aktywności kierowcy na jego karcie. Zasady obsługi tachografu, używania kart kierowców oraz zapisu aktywności wynikają głównie z przepisów rozporządzenia 165/2014 (UE).

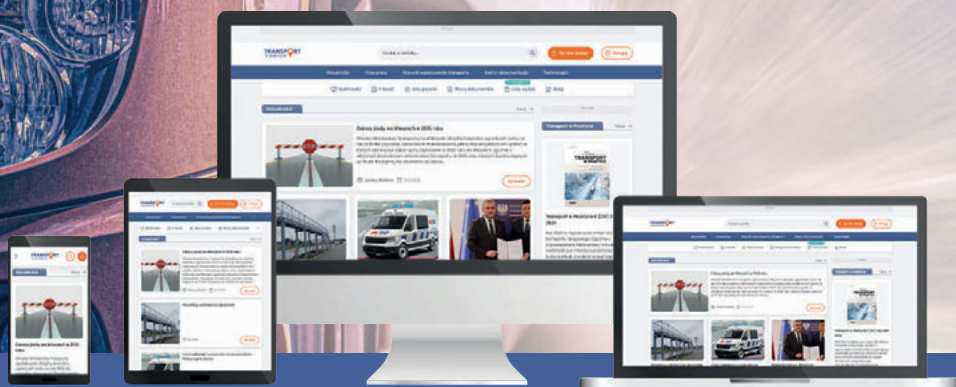
UWAGA!

Odpoczynek nie może być przerywany innymi aktywnościami kierowcy, natomiast samo włożenie lub wyjęcie karty na odpoczynku nie powoduje jego przerwania i nie jest liczone jako czas pracy.

W sytuacji zarejestrowania przez kierowcę co najmniej jednej minuty „innych prac” może dojść do przerwania odpoczynku. Taka sytuacja może mieć wpływ przy analizie prawidłowości wykorzystywania odpoczynków. Rozpoczyna ona okres czasu pracy kierowcy.

Zgodnie z przepisami zasadą jest rejestracja całej aktywności kierowcy na jego karcie lub wykresówce, a zapis powinien być dokonywany automatycznie przez tachograf lub w drodze tzw. wpisów manualnych (ręcznych). Oznacza to, iż odpoczynek musi być zarejestrowany za pomocą piktogramu „łóżko” i może być odnotowany zarówno w sposób automatyczny, jak i ręczny.

W sytuacji oddalenia się od pojazdu i braku możliwości korzystania z tachografu kierowca ma prawo wyjęcia karty z tachografu oraz ma obowiązek zarejestrowania w trybie wpisu manualnego swojej aktywności przy kolejnym włożeniu karty do urządzenia. Dlatego w wątpliwych sytuacjach należy przeanalizować dokładnie zapis na karcie kierowcy oraz porównać go z zapisem tachografu.



Odwiedź już teraz portal transportwpraktyce.pl

Korzyści z aktywnej subskrypcji:



Indywidualne konsultacje z ekspertami

Możliwość zadawania do 3 pytań miesięcznie ekspertom bez dodatkowych opłat — otrzymujesz odpowiedź w ciągu 48 godzin.



Nielimitowany dostęp do portalu

Pełny dostęp do bogatego zbioru treści — komentarzy prawnych, wzorów dokumentów, materiałów multimedialnych, regulacji i procedur w transporcie.



Nowości prawne i aktualizacje

Stały dostęp do pilnych aktualności, interpretacji przepisów oraz praktycznych porad i wskazówek przygotowujących do kontroli ITD/PIP



14-dniowy darmowy okres testowy

Pełen dostęp do serwisu przez 14 dni całkowicie za darmo!

Nowoczesne tachografy w wersji G2V2 rejestrują znacznie więcej danych i umożliwiają dokładniejszą kontrolę. Dla przewoźników oznacza większe ryzyko kar – inspektorzy mają dziś dostęp do szerszego zakresu informacji i zapisów z dłuższego okresu.

Dlatego kierowcy i firmy transportowe potrzebują jasnych wskazówek, jak działać w nowych realiach. Publikacja wyjaśnia najważniejsze zmiany w przepisach i pokazuje, jak prawidłowo korzystać z tachografów oraz organizować procedury w firmie transportowej.

Polecamy nasze pozostałe publikacje:



Dotrzeć do was!



ln.wip.pl/
TransportwpraktyceFB



TRANSPORT
w praktyce

Publikacje i prenumerata wydawnictwa:
tel.: 22 518 29 29 • faks: 22 617 60 10
e-mail: cok@wip.pl



ISBN 978-83-8409-359-7



9 788384 093597

Cena brutto: 99,00 zł

UOZ0081