

PORADNIK KIEROWCY

CZAS JAZDY, PRACY, PRZERW I ODPOCZYNKÓW
OBSŁUGA TACHOGRAFÓW, DOKUMENTACJA



ITD-PIP

Kancelaria transportowa

Usługi rozliczania kierowców
Szkolenia z czasu pracy i tachografów
Oprogramowanie SuperTacho
Czytniki Tachodroid do tachografów

Zawartość poradnika chroniona prawem autorskim.
Wszelkie prawa zastrzeżone.

FILMY I PREZENTACJE SZKOLENIOWE:

www.itd-pip.pl/prezentacje
facebook.com/itdpippl

PEŁNA OFERTA HANDLOWA I PRZYDATNE INFORMACJE TRANSPORTOWE NA:



www.itd-pip.pl



ITD-PIP

Kancelaria transportowa

Usługi rozliczania kierowców
Szkolenia z czasu pracy i tachografów
Oprogramowanie SuperTacho
Czytniki Tachodroid do tachografów

WYMAGANIA DOTYCZĄCE TACHOGRAFÓW CYFROWYCH:

OBSŁUGA I WYDRUKI

- kierowca ma obowiązek rejestrowania swoich aktywności i wykonywania wpisów manualnych
- na początku i na końcu dnia pracy należy wprowadzać kod kraju (PL, D, F, A, itp.),
- po zakupie pojazdu należy zablokować tachograf swoją kartą przedsiębiorstwa
- wydruki wykonuje się tylko wtedy gdy pojawia się potrzeba wyjaśnienia nieprawidłowości,
- wykonane wydruki i wyjaśnienia po 28 dniach przekazuje się do przedsiębiorstwa

PODSTAWOWE FUNKCJE TACHOGRAFU

Menu w każdym tachografie są podobne - główne funkcje (wpisy, wydruki, OUT, prom, korekta czasu UTC) muszą być we wszystkich tachografach normalnie dostępne.



Kierowcy mają obowiązek znać obsługę tachografów cyfrowych - odpowiedzialny za to jest przedsiębiorca, który organizuje przewozy. Weryfikację tych umiejętności należy przeprowadzić na etapie zatrudnienia kierowcy i ewentualnie ponownie go przeszkolić. Zalecamy skorzystać z filmów instruktażowych na stronie www.itd-pip.pl

POBIERANIE I ARCHIWIZACJA DANYCH

- odczytywać dane z kart kierowców maksymalnie co 28 dni,
- pobierać dane z tachografów nie rzadziej niż co 90 dni,
- odczytane pliki .ddd należy przechowywać przez minimum rok (tak jak wykresówki),

Do odczytu kart i tachografów oraz weryfikacji zawartości pliku po odczycie polecamy aplikację mobilną TachoDroid od (opublikowaną przez ITD-PIP). Darmowa wersja do pobrania na www.tachodroid.pl



TACHODROID®

OBOWIĄZEK WPISU KODU KRAJU ROZPOCZĘCIA I ZAKOŃCZENIA DNIA PRACY

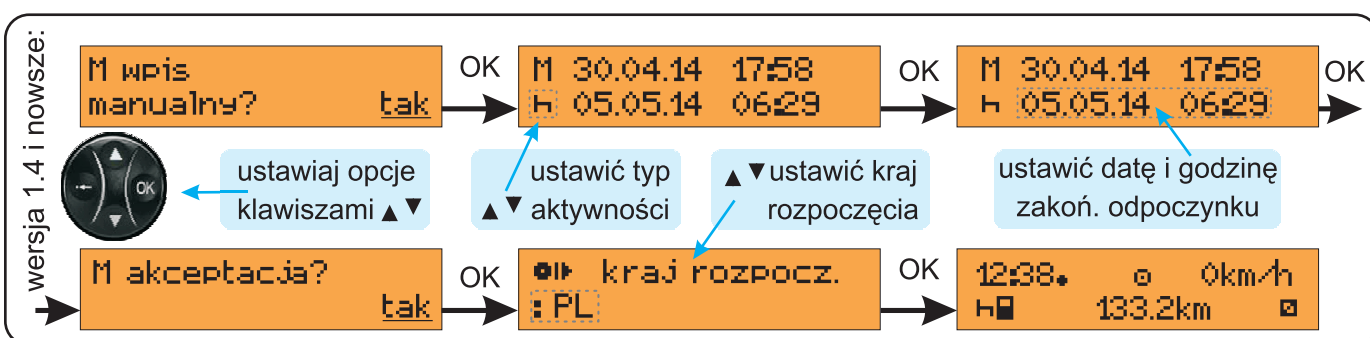
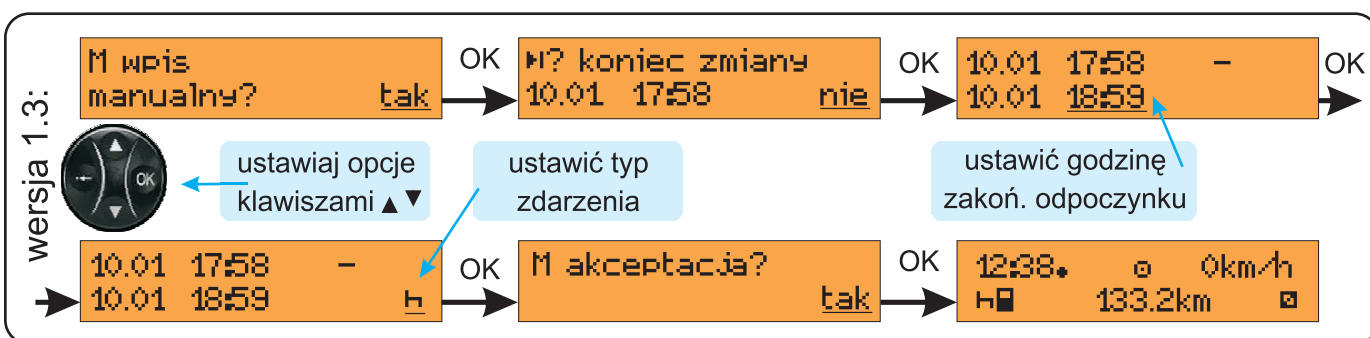
Kierowca po odpoczynku dobowym ma obowiązek dokonać wpisu kodu kraju rozpoczęcia pracy (nawet jeśli nie wyciągał karty). Na końcu dnia pracy należy wpisać kod kraju zakończenia pracy. Należy pamiętać, że dokonywanie tych wpisów jest czynnością "zawodową" i przerywa odpoczynek.

Jeśli po wpisaniu zakończenia pracy zaistnieje potrzeba jej wznowienia tego samego dnia, to można bez żadnych ograniczeń wznowiać pracę (w ramach norm przepisowych) i ostatecznie ponownie dokonać wpisu o zakończeniu dnia.



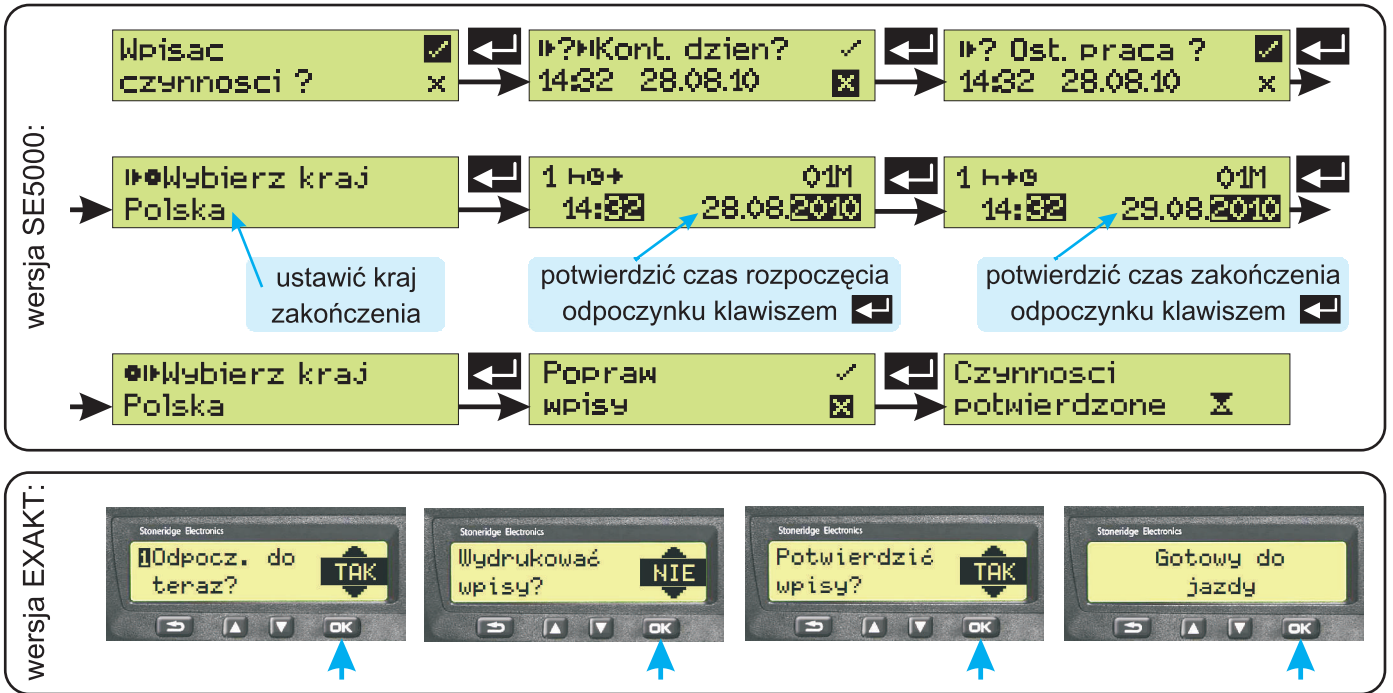
WPIS MANUALNY ODPOCZYNKU PO ODDALENIU SIĘ OD POJAZDU

Po wyjęciu karty kierowcy np. z powodu oddalenia się od pojazdu, na karcie nie ma aktywności z tego okresu i przy ponownym włożeniu karty do tachografu zostanie wykryty "brak danych" i wywołana automatycznie funkcja wpisu manualnego. Wszelkie braki danych na karcie kierowcy należy w pierwszej kolejności próbować wypełnić wpisem manualnym podczas wkładania karty. Jeśli wpis jest niemożliwy ze względów technicznych wówczas pozostaje ręczne wyrysowanie informacji na wydruku z tachografu lub komputerowe zaświadczenie o nieprowadzeniu pojazdu.



Procedura wpisu manualnego w tachografie VDO

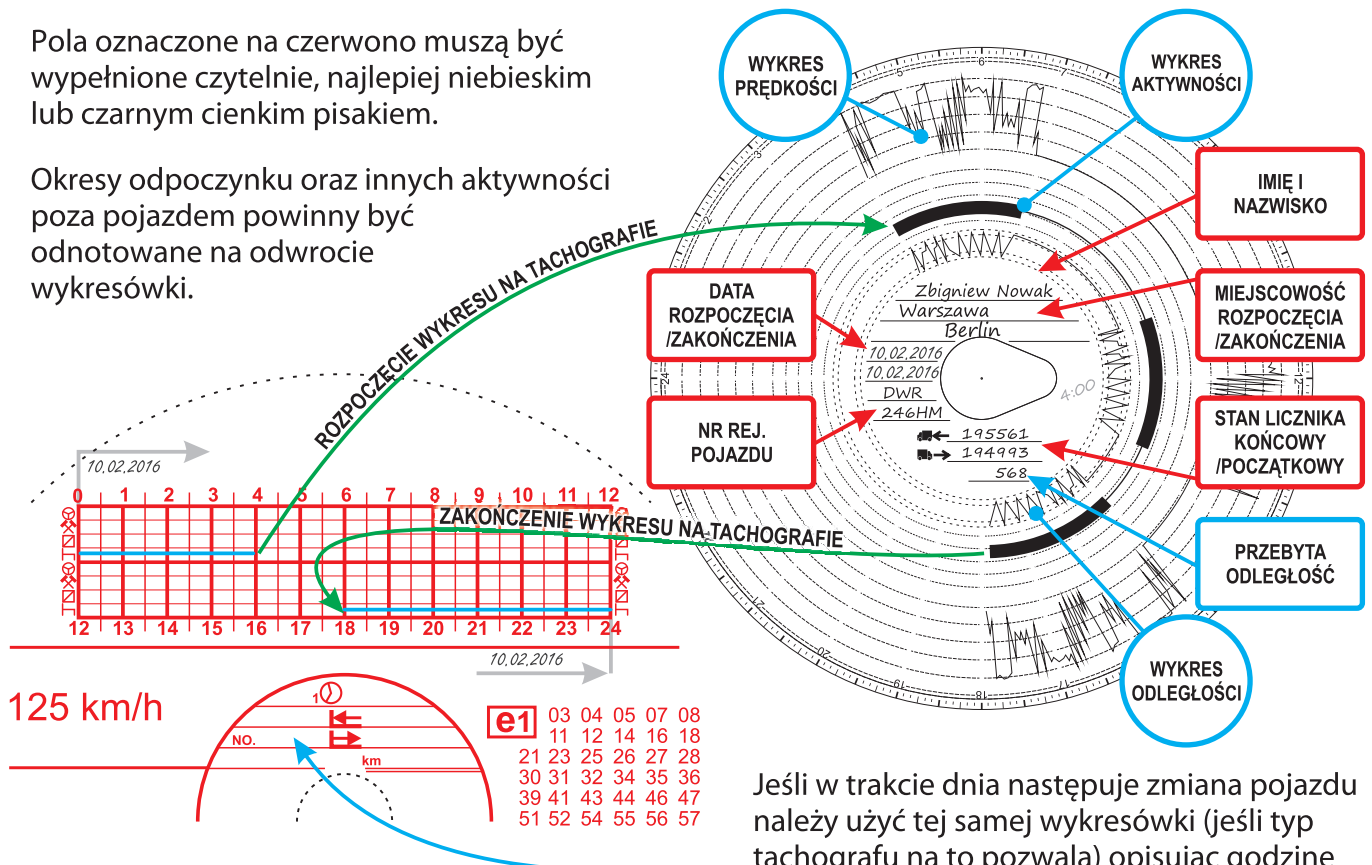
Procedura wpisu manualnego w tachografie STONERIDGE (wpis odpoczynku)



Uzupełnianie manualne aktywności na wykresówce (czytelnie, bez zabrudzania)

Pola oznaczone na czerwono muszą być wypełnione czytelnie, najlepiej niebieskim lub czarnym cienkim pisakiem.

Okresy odpoczynku oraz innych aktywności poza pojazdem powinny być odnotowane na odwrocie wykresówki.



Jeśli w trakcie dnia następuje zmiana pojazdu należy użyć tej samej wykresówki (jeśli typ tachografu na to pozwala) opisując godzinę zmiany oraz dane nowego pojazdu na odwrocie wykresówki.

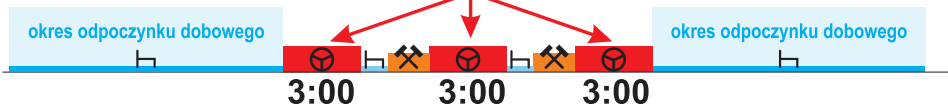
NORMY DOTYCZĄCE JAZDY I PRZERW WG ROZPORZĄDZENIA 561/2006

Art. 6: Dzienny czas prowadzenia pojazdu

(obliczany między odpoczynkami dziennymi - art. 4 lit. k)

a) normalnie maksymalnie 9 godzin

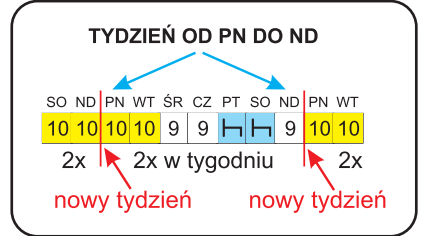
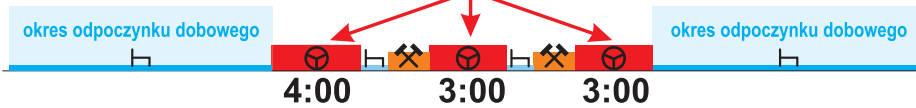
suma zdarzeń jazdy z całego okresu maks. 9 godzin



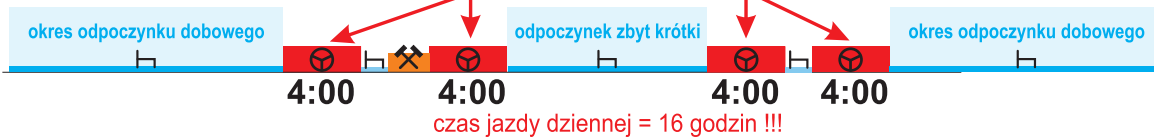
Nie ma znaczenia z jakich odcinków składa się suma jazdy dziennej - należy zliczyć każdą minutę jazdy między odpoczynkami.

b) dopuszczalne wydłużenie jazdy do 10 godzin (dwa razy w tygodniu)
(tydzień oznacza okres od poniedziałku 0:00 do niedzieli 24:00 - art. 4 lit. i)

suma zdarzeń jazdy z całego okresu powyżej 9 godzin - maksymalnie do 10 godzin



! zbyt krótki odpoczynek dobowy powoduje naruszenie!
sumują się zdarzenia jazdy z kilku dni - aż do kolejnego PRAWDŁOWEGO odpoczynku dobrego



Art. 7: Czas jazdy ciągłej i przerwy w prowadzeniu pojazdu

Po okresie 4,5 godziny prowadzenia pojazdu kierowcy przysługuje przerwa minimum 45 minut

Przerwę tę można podzielić na dwie części: pierwsza minimum 15 minut, a po niej druga minimum 30 minut



każda przerwa 45-minutowa kończy cykl jazdy ciągłej - kolejny okres prowadzenia maksymalnie 4h:30m



krótkie postoje, nieprawidłowe przerwy oraz zdarzenia inne niż jazda nie zaliczają się do czasu jazdy



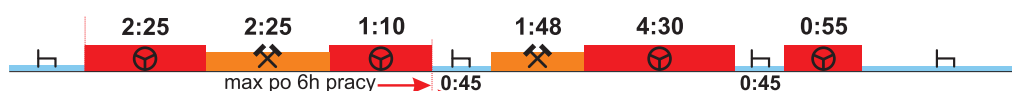
pierwsza część przerwy musi być po rozpoczęciu jazdy, czyli np. już po 1 minucie



aby prawidłowo podzielić przerwę na dwie części (15+30), pierwsza część musi trwać minimum 15 minut, ale mniej niż 45 minut, druga część ma trwać nie mniej niż 30 minut

Ustawa o czasie pracy kierowców - art. 13

Po sześciu kolejnych godzinach pracy kierowcy przysługuje przerwa 30 minut jeśli czas pracy wynosi do 9 godzin, 45 minut jeśli łączny czas pracy wynosi ponad 9 godzin w danej dobie.



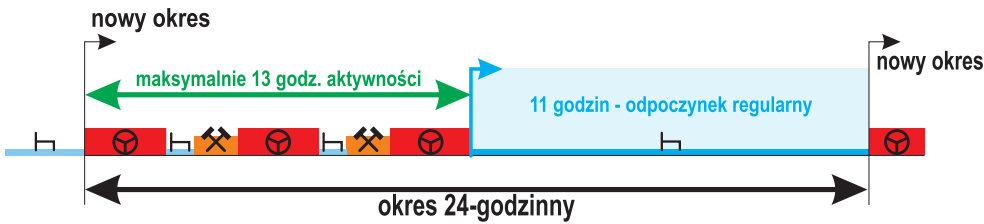
(przerwa musi się rozpocząć najpóźniej po 6 godzinach pracy, ale można zrobić ją wcześniej)

Pełną analizę naruszeń czasu jazdy i przerw oraz rozliczenie ewidencji czasu pracy kierowcy można wykonać samodzielnie przy pomocy nowego oprogramowania dostępnego na stronie www.SuperTacho.pl

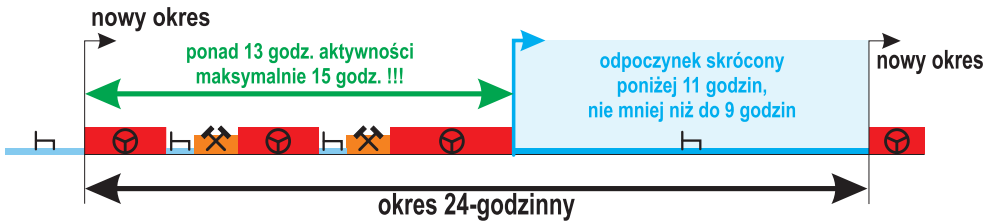
Art. 8 pkt 2: Dzienny okres odpoczynku

(w każdym 24-godzinny okresie po zakończeniu poprzedniego okresu odpoczynku kierowca musi wykorzystać kolejny okres odpoczynku dziennego)

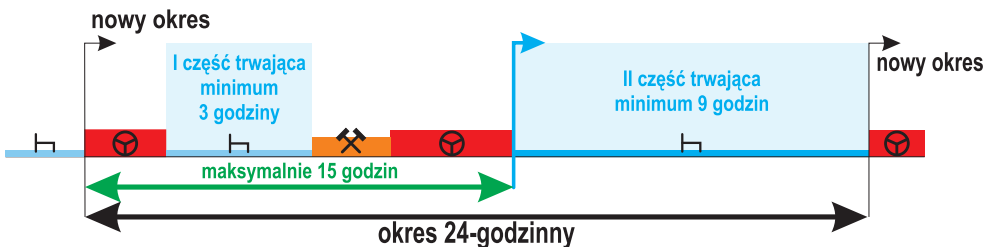
a) odpoczynek regularny - 11 godzin



b) odpoczynek skrócony - poniżej 11 godzin, nie mniej niż 9 godzin (można skrócić 3 razy po każdym odpoczynku tygodniowym - zobacz wykres)



c) odpoczynek dzielony - 12 godzin (3 godziny + 9 godzin) (to nie jest skrócony odpoczynek, może być stosowany codziennie)



| Początek okresu | Koniec 1* (13 godzin) | Koniec 2* (15 godzin) |
|-----------------|-----------------------|-----------------------|
| 00:00 | 13:00 | 15:00 |
| 01:00 | 14:00 | 16:00 |
| 02:00 | 15:00 | 17:00 |
| 03:00 | 16:00 | 18:00 |
| 04:00 | 17:00 | 19:00 |
| 05:00 | 18:00 | 20:00 |
| 06:00 | 19:00 | 21:00 |
| 07:00 | 20:00 | 22:00 |
| 08:00 | 21:00 | 23:00 |
| 09:00 | 22:00 | 24:00 |
| 10:00 | 23:00 | 01:00 |
| 11:00 | 24:00 | 02:00 |
| 12:00 | 01:00 | 03:00 |
| 13:00 | 02:00 | 04:00 |
| 14:00 | 03:00 | 05:00 |
| 15:00 | 04:00 | 06:00 |
| 16:00 | 05:00 | 07:00 |
| 17:00 | 06:00 | 08:00 |
| 18:00 | 07:00 | 09:00 |
| 19:00 | 08:00 | 10:00 |
| 20:00 | 09:00 | 11:00 |
| 21:00 | 10:00 | 12:00 |
| 22:00 | 11:00 | 13:00 |
| 23:00 | 12:00 | 14:00 |

* z zastrzeżeniem ograniczeń 10g pracy w porze nocnej

Bez względu na problemy z rozpoczęciem odpoczynków jego czas trwania musi być prawidłowy !



Można rozpocząć nowy okres pracy po prawidłowym odpoczynku, nawet w tej samej dobie



*) Ustawa o czasie pracy kierowców, art 21:

"W przypadku gdy praca jest wykonywana w porze nocnej, czas pracy kierowcy nie może przekraczać 10 godzin w danej dobie."

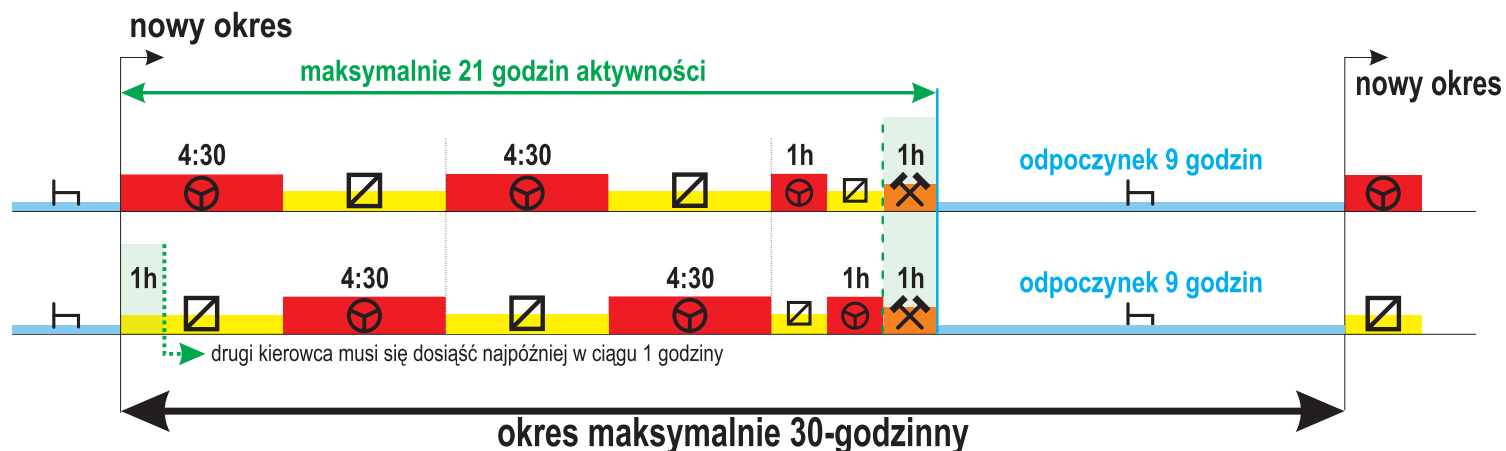
Uwagi:

- do limitu 10 godzin zlicza się tylko zdarzenia jazdy i innej pracy;
- przerwy w czasie pracy nie są czasem pracy;
- pracodawca określa porę nocną 4 godziny z zakresu 0:00 do 7:00 (np. 0:00-4:00, 2:00-6:00)
- przepis jest kontrolowany przez PIP;
- osobno obowiązuje definicja pory nocnej z Kodeksu Pracy (8h) do naliczania dodatków

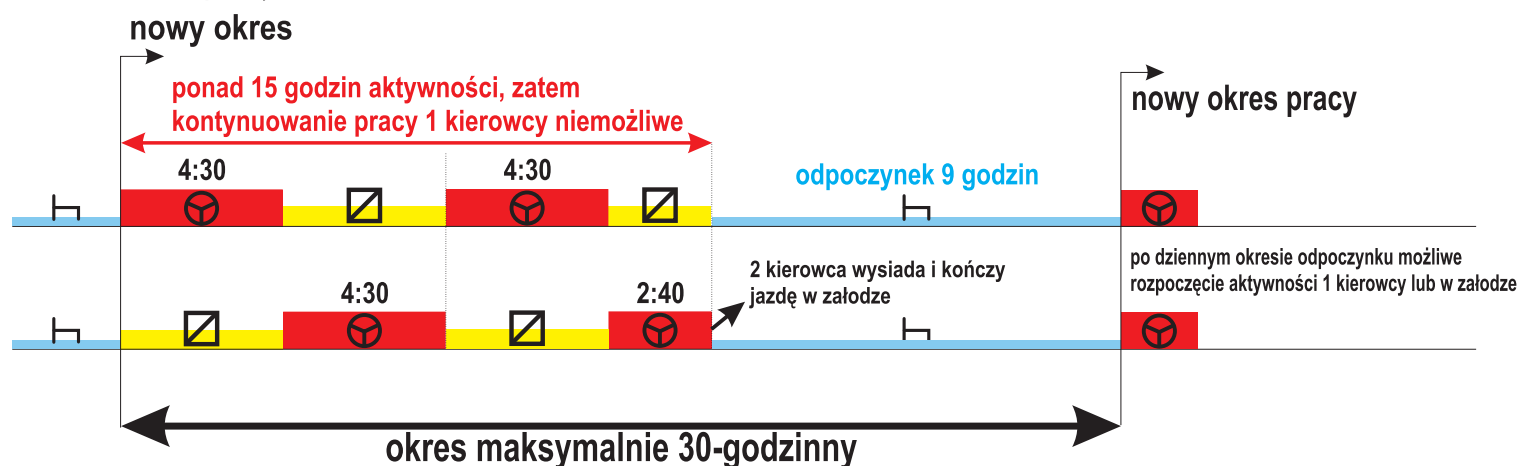
Art. 4 lit. o): załoga kilkuosobowa - oznacza okresy prowadzenia pojazdu, gdy w pojeździe jest co najmniej 2 kierowców

(dzienny okres rozliczeniowy wynosi maksymalnie 30 godzin, w tym 9 godzin odpoczynku - art. 8 pkt 5)

a) wspólne rozpoczęcie okresu aktywności (przez pierwszą godzinę można jechać bez drugiego kierowcy)

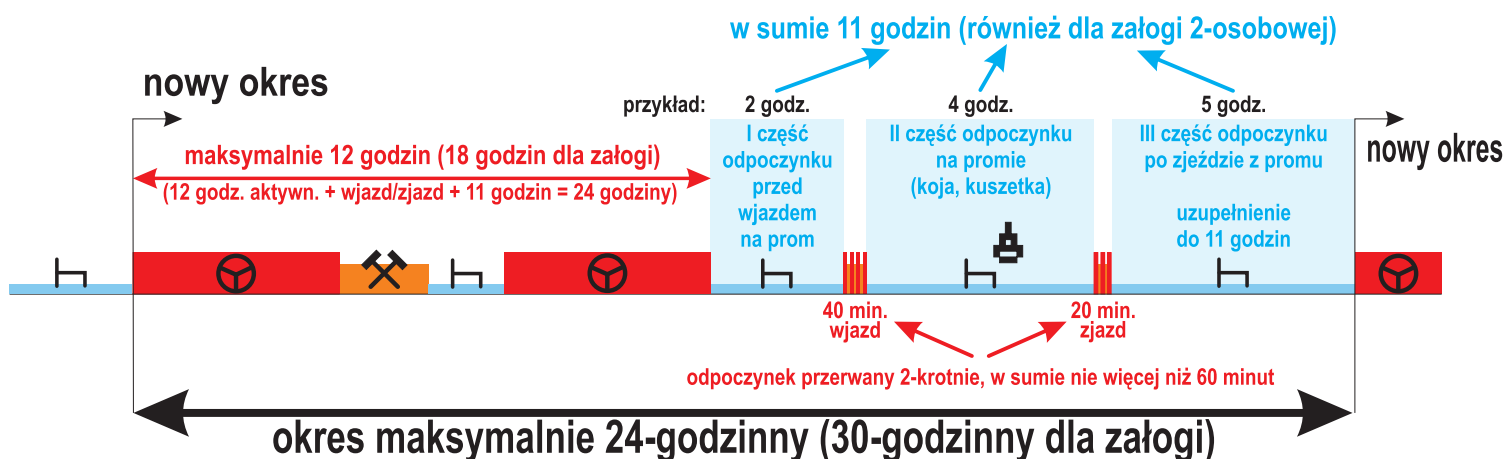


b) zakończenie pracy w załodze



Okres odpoczynku dziennego odbywany w części na promie lub w pociągu

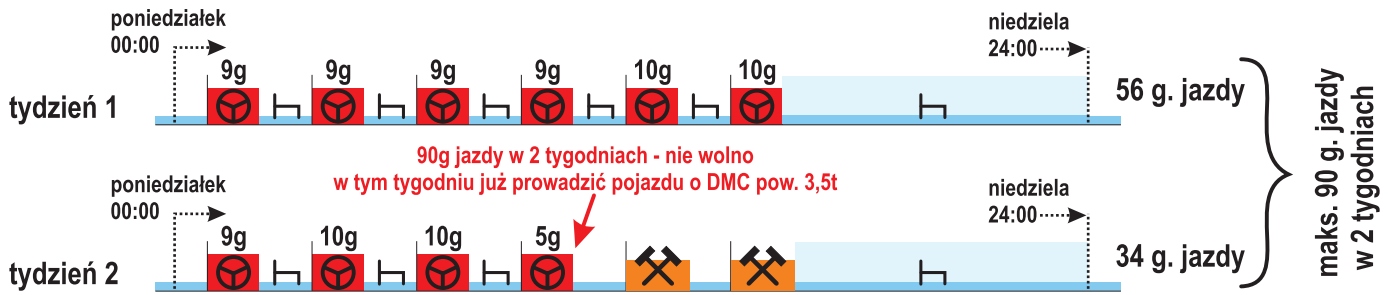
(kierowca ma do dyspozycji koję lub kuszetkę, wjazd i zjazd trwa w sumie maksymalnie 60 minut, odpoczynek 11 godzin przerwany dwukrotnie, opcję "prom/kolej" w tachografie zaznacza się tylko na odpoczynku na promie lub w pociągu)



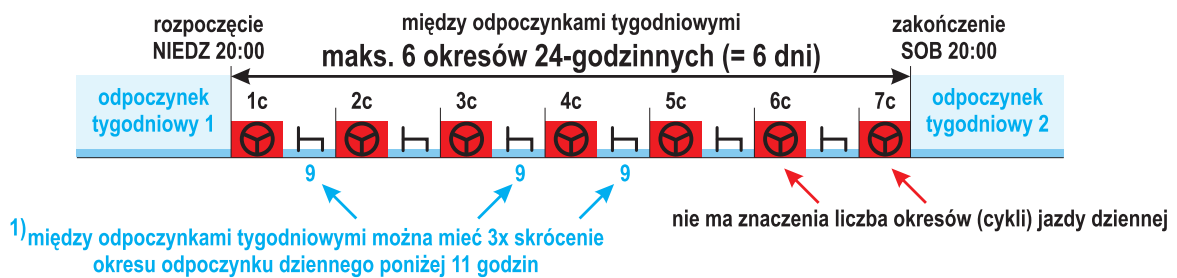
Art. 6 pkt 2: Tygodniowy czas jazdy - maksymalnie 56 godzin

Art. 6 pkt 3: Dwutygodniowy czas jazdy - maksymalnie 90 godzin

(tydzień oznacza okres od poniedziałku 00:00 do niedzieli 24:00 - art. 4 lit. i)

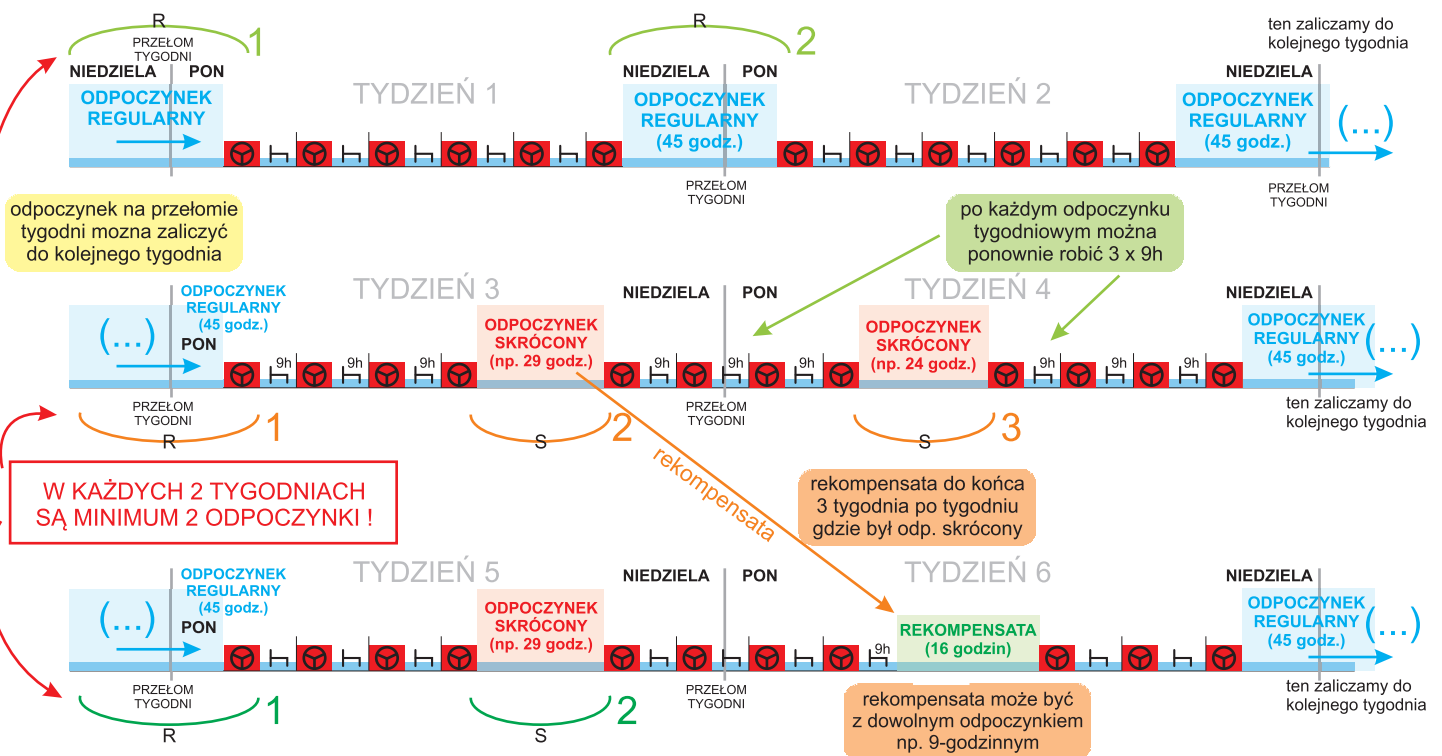


Art. 8 pkt 6: Tygodniowy okres odpoczynku rozpoczyna się nie później niż po zakończeniu sześciu okresów 24-godzinnych licząc od rozpoczęcia pracy po poprzednim odpoczynku tygodniowym



Art. 8 pkt 8: Odpoczynki tygodniowe - regularne i skrócone oraz rekompensaty

W każdym dwóch tygodniach kierowca odbiera minimum 2 odpoczynki: 2 regularne lub 1 regularny i 1 skrócony. Jeśli w dwóch tygodniach będzie więcej niż 2 odpoczynki, wówczas może się zdarzyć sytuacja gdy zostaną wykorzystane oprócz 1 regularnego 2 skrócone pod rząd. Nie ma znaczenia kolejność odbierania odpoczynków, ważne aby w 2 tygodniach zaliczył się minimum 1 regularny i 1 skrócony. Odpoczynek odbierany na przełomie tygodni (z niedzieli na poniedziałek) zalicza się do jednego z nich, ale nie do obu. Odpoczynki tygodniowe skrócone należy skompensować w ciągu 3 tygodni wydłużając inny odpoczynek dzienny lub tygodniowy o czas skrócenia (np. skrócenie o 5 godzin rekompensujemy wydłużeniem innego odpoczynku np. 9-godzinnego o te 5 godzin)





ITD-PIP

Kancelaria transportowa

ITD-PIP - SZKOLENIA Z CZASU PRACY

Zainteresowanych problematyką czasu pracy kierowców zapraszamy na szkolenia organizowane indywidualnie w firmach zatrudniających kierowców. Podczas szkoleń przybliżane są zasady obsługi tachografów, regulacji dot. jazdy i odpoczynków, dokumentacji kierowcy i opisywania naruszeń lub błędów. Każdy uczestnik szkolenia otrzymuje zaświadczenie o odbyciu szkolenia "ITD-PIP", które potwierdza zakres przekazanej wiedzy w imieniu przedsiębiorcy. Obowiązek szkoleń i dbania o prawidłową organizację pracy kierowców należy do przedsiębiorcy, który go zatrudnia.

<https://szkolenia.itd-pip.pl>

ITD-PIP - EWIDENCJA CZASU PRACY, DELEGACJE, PŁACE MINIMALNE UE

W ramach współpracy oferujemy rozliczanie czasu pracy kierowców oraz podróży służbowych i płac minimalnych UE. każdy Klient może liczyć na wsparcie szkoleniowe swoich kierowców, porady bieżące oraz pomoc w odwołaniach i kontrolach ITD i PIP. Elastyczna oferta pozwala dopasować zakres dla przewoźców krajowych jak i zagranicznych pojazdami z tachografami cyfrowymi, na wykresówki oraz małymi pojazdami o DMC poniżej 3,5t (tzw. busy). Dokumenty przygotowujemy w dwóch niezależnych programach stosowanych przez służby kontrolne ale przystosowanych do potrzeb pracodawców - wszystko zgodnie z wymogami wytycznymi a przede wszystkim z przepisami.

<https://ewidencja.itd-pip.pl>

ITD-PIP - SUPERTACHO - OPROGRAMOWANIE DO ROZLICZANIA KIEROWCÓW

Polecane dla każdego przewoźnika i kierowcy oprogramowanie do analizy naruszeń, rozliczania ewidencji czasu pracy i płac minimalnych UE. Program przygotowany przez doświadczonych specjalistów, wykorzystywany w codziennej pracy profesjonalnych biur rozliczeniowych. Skomplikowane algorytmy zostały ubrane w proste i intuicyjne menu użytkownika. Łatwe w obsłudze narzędzie dla kierowników transportu i pracowników rozliczających kierowców. Wczytywanie plików DDD, skanowanie wykresówek pobieranie informacji z plików GPS większości dostawców - pozwoli ułatwić i przyspieszyć rozliczanie ewidencji czasu pracy oraz delegacji kierowców. Program dostępny w kilku wersjach cenowych dopasowanych do liczby kierowców.

<https://oprogramowanie.itd-pip.pl>

ITD-PIP - TACHODROID - CZYTNIK KART I TACHOGRAFÓW

Czytnik do kart i tachografów - prosty w obsłudze, zawsze pod ręką jak telefon. Czytnik składa się z aplikacji na smartfon lub tablet z systemem android oraz czytnika microUSB podłączanego do telefonu. Niezależny czytnik pozwoli odczytać kartę i przesłać plik DDD z dowolnego miejsca gdzie jest kierowca do biura. Odczyt karty można również wykonać bez jej wyjmowania z tachografu poprzez kabel do odczytu tachografu lub moduł Bluetooth (TachoBT). Zestaw można z powodzeniem stosować jako ogólny czytnik na potrzeby nawet kilku firm lub jako indywidualne narzędzie dla każdego kierowcy (lub do oddziałów firmy). Do wykonania odczytu nie wymaga połączenia z internetem - działa niezależnie od zasięgu GSM i dostępności sieci. Internet jest wymagany tylko do przesłania gotowych plików, oczekujących w telefonie na wysyłkę. Bezpłatna wersja aplikacji dostępna na stronie:

<https://czytnik.itd-pip.pl>



www.itd-pip.pl



ITD-PIP
Kancelaria transportowa

Usługi rozliczania kierowców
Szkolenia z czasu pracy i tachografów
Oprogramowanie SuperTacho
Czytniki Tachodroid do tachografów