

## PODSTAWY PRAWNE TACHOGRAFÓW.

### **Umowa AETR dotycząca pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowie ("Accord europeen relatif au travail des equipages des vehicules effectuant des transports internationaux par route").**

Umowa AETR określa wiek kierowcy, czas prowadzenia pojazdu, przerwy, czas odpoczynku kierowcy, obowiązek montowania i używania urządzenia kontrolnego, obowiązek homologacji i kontroli urządzenia kontrolnego itd.

Obecnie członkami tej umowy są następujące państwa: Francja, Belgia, Włochy, Holandia, Portugalia, Wielka Brytania, Irlandia, Niemcy, Luksemburg, Hiszpania, Austria, Szwecja, Polska, Norwegia, Dania, Grecja, Czechy, Słowacja, Bośnia i Hercegowina, Słowenia, Białoruś, Estonia, Jugosławia, Łotwa, Mołdawia, Chorwacja i Rosja.

Umowa AETR została sporządzona w celu:

1. rozwoju i usprawnienia międzynarodowych przewozów drogowych pasażerów i ładunków,
2. zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego,
3. uregulowania niektórych warunków zatrudnienia w międzynarodowym transporcie drogowym zgodnie z zasadami Międzynarodowej Organizacji Pracy
4. wspólnego ustalenia niektórych środków zapewniających jej przestrzeganie.

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

- do przewozu ładunków – których dopuszczalna masa całkowita wraz z przyczepą przekracza 3,5 t,
- do przewozu osób – które przeznaczone są do przewozu dziewięciu osób łącznie z kierowcą,

dopuszczonych do ruchu w krajach członkowskich i pojazdach przyjeżdżających spoza państw objętych umową, wprowadzony został obowiązek stosowania tachografu - urządzenia kontrolno-rejestrowego.

Urządzenie kontrolne musi rejestrować następujące parametry takie jak:

- 1) odległość przebytą przez pojazd,
- 2) prędkość pojazdu,
- 3) czas prowadzenia,
- 4) czasy pracy i czasy dyspozycyjności,
- 5) przerwy od pracy i dzienne czasy odpoczynku,
- 6) otwarcie skrzynki, zawierającej kartę kontrolną.

W przypadku pojazdów używanych przez dwóch kierowców, urządzenie kontrolne musi umożliwiać rejestrowanie czasów wymienionych w punktach 3, 4 i 5 jednocześnie, ale oddzielnie na dwóch odrębnych kartach.

### **Rozporządzenie Ministra Transportu I Gospodarki Morskiej z dnia 1 kwietnia 1999 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. Nr 44, poz. 432 z dnia 15 maja 1999 r.).**

Rozporządzenie Ministra Transportu I Gospodarki Morskiej określa w § 11.1., iż pojazd samochodowy powinien być wyposażony w urządzenie rejestrujące samoczynnie prędkość jazdy, czas jazdy oraz postoju (tachograf); dotyczy to:

1. pojazdu o dopuszczalnej masie całkowitej 9 t i powyżej, zarejestrowanego po raz pierwszy po dniu 31 grudnia 1984 r.,
2. pojazdu o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t, wyprodukowanego po dniu 31 grudnia 1999 r.,

z wyjątkiem autobusu używanego w komunikacji miejskiej oraz pojazdu Sił Zbrojnych. Decyzją Ministra Komunikacji wyłączone z tego zostały pojazdy : STAR, KAMAZ ,PRAGA ,KRAZ

Przyrządy pomiarowe podlegają kontroli metrologicznej organów administracji miar w formie:

- legalizacji,
- uwierzytelnienia,
- zatwierdzenia typu.

Legalizacja jest sprawdzeniem, stwierdzeniem i poświadczeniem przez organ administracji miar, że przyrząd pomiarowy spełnia wymagania przepisów metrologicznych i może być stosowany

Dowodem legalizacji jest cecha legalizacyjna umieszczona na przyrządzie albo świadectwo legalizacji. Wzory cech legalizacyjnych określa Prezes Urzędu.

Obowiązkowi uwierzytelnienia podlegają przyrządy pomiarowe określone przez Prezesa Urzędu, na wniosek lub w porozumieniu z zainteresowanym ministrem albo kierownikiem urzędu centralnego, mające znaczenie dla bezpieczeństwa życia, ochrony zdrowia i ochrony środowiska. Uwierzytelnienie jest sprawdzeniem, stwierdzeniem i poświadczeniem, że przyrząd pomiarowy spełnia wymagania metrologiczne ustalone w przepisach, normach, zaleceniach międzynarodowych lub innych właściwych dokumentach, a jego wskazania zostały odniesione do państwowych wzorców jednostek miar i są z nimi zgodne w granicach określonych błędów pomiaru. Dowodem uwierzytelnienia jest świadectwo albo cecha uwierzytelnienia. Wzory cech uwierzytelnienia określa Prezes Urzędu. Świadectwo albo cecha uwierzytelnienia przyrządu pomiarowego stanowi o dopuszczeniu go do stosowania. Przyrządy pomiarowe zalegalizowane uważa się za odpowiadające wymaganiom uwierzytelnienia.

Przyrządy pomiarowe podlegające legalizacji lub obowiązkowemu uwierzytelnieniu nie mogą być wprowadzone do obrotu lub użytkowania przez wytwórcę, sprzedawcę lub importera bez ważnych dowodów legalizacji albo uwierzytelnienia.

Obowiązek przedstawienia do legalizacji lub uwierzytelnienia ciąży także na użytkowniku oraz na wykonawcy naprawy przyrządu pomiarowego.

Warunki właściwego stosowania

1. Tachograf powinien być stosowany tylko z właściwymi wykresówkami.
2. Wykresówka powinna się znajdować w tachografie podczas prowadzenia pojazdu przez kierowcę, wolno ją wyjmować z tachografu dopiero po zakończeniu dnia pracy kierowcy.
3. Nie należy używać wykresówki w okresie dłuższym niż ten, na który została przeznaczona.
4. W tachografie nie należy stosować brudnych lub uszkodzonych wykresówek.
5. Tachograf powinien być umieszczony w pojeździe, w takim miejscu, aby kierowca mógł bez trudności odczytać wskazania prędkości, długości drogi i czasu a miejsce zainstalowania tachografu nie powinno zagrażać bezpieczeństwu kierowcy.
6. Tachografy powinny być stosowane w zakresie temperatur od - 20 °C do + 60 °C.

Okresy ważności dowodów kontroli metrologicznej

1. Okres ważności świadectwa uwierzytelnienia tachografu wynosi 25 miesięcy, licząc od pierwszego dnia tego miesiąca, w którym zostało dokonane uwierzytelnienie tachografu zainstalowanego w pojeździe (tzw. zespołu "tachograf - pojazd").
2. Termin, do którego można wprowadzać tachografy zatwierdzonego typu do obrotu lub użytkowania, podany jest w decyzji o zatwierdzeniu typu.

**Zarządzenie Nr 9 Prezesa Głównego Urzędu Miar z dnia 23 marca 1999 r. Zmieniające zarządzenie w sprawie wprowadzenia przepisów metrologicznych o tachografach samochodowych.**

Na podstawie art. 8 pkt 1 ustawy z dnia 3 kwietnia 1993 r. Prawo o miarach (Dz.U. Nr 55, poz. 248 z 1997 r. Nr 43, poz. 272 i Nr 121, poz. 770) zarządza się, co następuje:

1. W załączniku do zarządzenia nr 158 Prezesa Głównego Urzędu Miar z dnia 12 grudnia 1995 r. w sprawie wprowadzenia przepisów metrologicznych o tachografach samochodowych (Dz. Urz. Miar i Probiernictwa Nr 28, poz. 155 i z 1997 r. Nr 7, poz. 29) § 19 ust. 1-3 otrzymuje brzmienie:

"§ 19.1. Okres ważności cechy uwierzytelnienia tachografu zainstalowanego w pojeździe wynosi 24 miesiące, licząc od pierwszego dnia miesiąca, w którym dokonano uwierzytelnienia.

2. Cecha uwierzytelnienia tachografu zainstalowanego w pojeździe traci ważność przed upływem okresu, o którym mowa w ust. 1, w razie:

- uszkodzenia tachografu,
- uszkodzenia cechy uwierzytelnienia albo którejkolwiek z cech zabezpieczających,
- uszkodzenia tabliczki pomiarowej,
- stwierdzenia, że błędy wskazań i rejestracji przekraczają błędy graniczne dopuszczalne.

## **Normy czasu pracy kierowców według konwencji AETR**

### Wiek kierowcy

- do 7,5 T - 18 lat
- powyżej 7,5 T - 21 lat

### Czas kierowania:

- dzienny: maksymalnie 9 godzin - 2 razy w tygodniu do 10 godzin
- tygodniowy: ograniczenie tygodniowego czasu kierowania nie jest podane wprost. Najpóźniej po 6 dniach pracy względnie 6 dniach musi być jeden dzień wolny od pracy w weekend (sobota lub niedziela)
- dwutygodniowy: max. 90 godzin

### Czas przerw w jeździe:

- rozkład przerw: maksymalnie co 4,5 godziny jazdy
- czas przerw: 45 minut z możliwością podziału na minimalne 15 minutowe odcinki

### Odpoczynek dzienny:

- 1 kierowca: minimum 11 godzin dziennie.

dopuszcza się 3 x w tygodniu po 9 godz. dziennie lub 12 godzin podzielone na dwa lub trzy odcinki, z których przynajmniej jeden ma minimum 8 godz. w ciągu każdego 24 godzin .

- 2 lub więcej kierowców: 8 godzin odpoczynku w ciągu każdego 30 godzin

### Odpoczynek tygodniowy :

- 45 godzin, w tym co najmniej jeden dzień wolny Możliwość skrócenia do 36 godz. na miejscu postoju stałego lub na bazie, względnie do
- 24 godzin w trasie (na wyjeździe)