

Tachografy w busach do 3,5 t od 1 lipca 2026 r.

Obowiązki, ryzyka i przygotowanie firmy transportowej



koben

Spis treści



Co naprawdę zmienia się od 1 lipca 2026 r. 4

Kogo dotyczą nowe obowiązki – zakres zmian od 1 lipca 2026 r. 6

Tachograf G2V2 – minimum techniczne, które musisz spełnić 8

Karty kierowcy i karty przedsiębiorstwa – nowe obowiązki formalne 10

Obsługa tachografu i szkolenia kierowców – gdzie naprawdę powstają kary 13

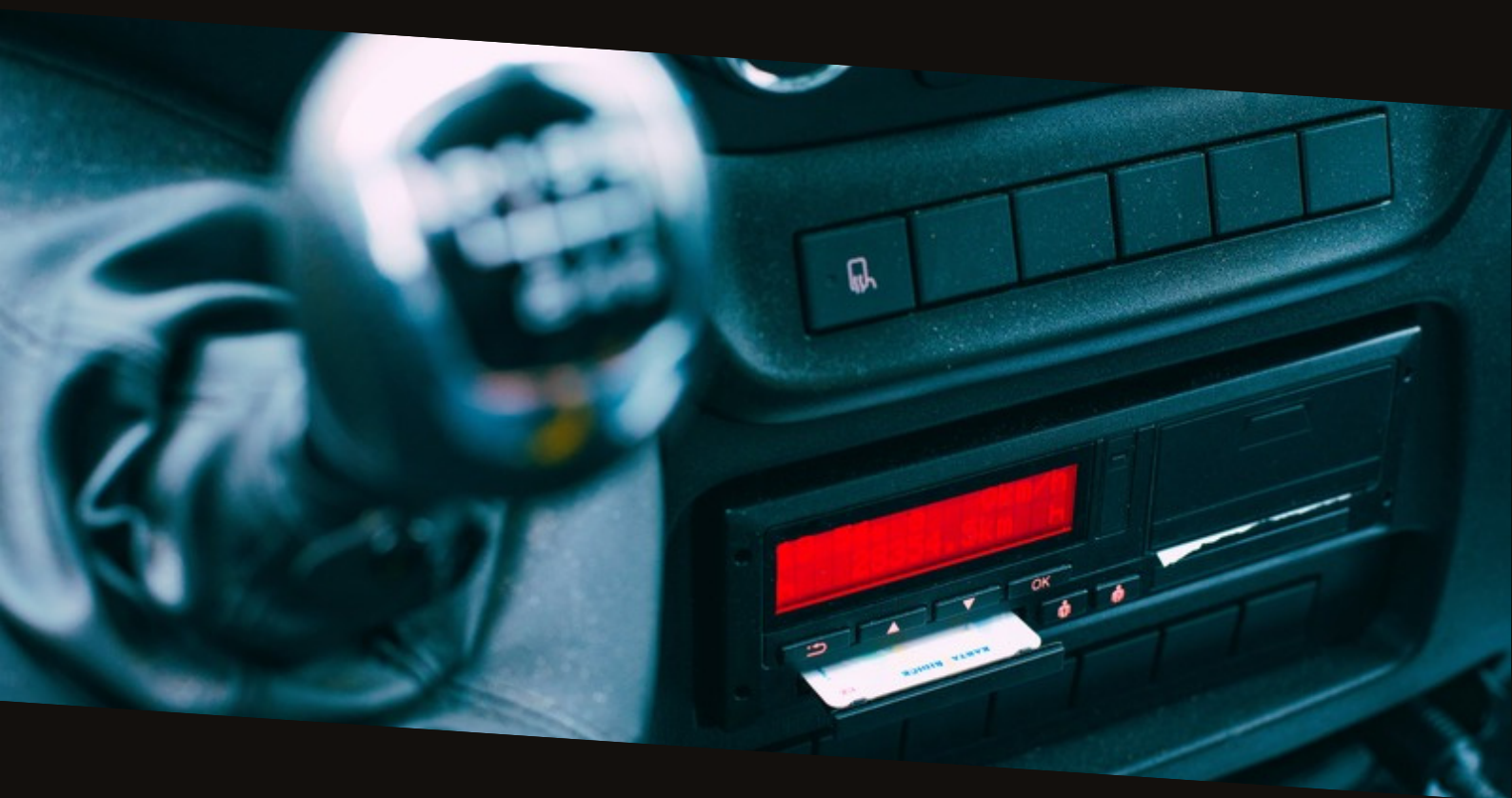
Czas jazdy, przerwy i odpoczynki – koniec „elastyczności” w busach 16

Pobieranie i archiwizacja danych z tachografu – obowiązek przedsiębiorcy 19

Ewidencja i rozliczanie czasu pracy kierowców – największe ryzyko kar i sporów 21

Jak przygotować firmę do 1 lipca 2026 r. – praktyczna checklista 24

Podsumowanie 28



Co naprawdę zmienia się od 1 lipca 2026 r.

Od 1 lipca 2026 r. transport międzynarodowy wykonywany pojazdami o dopuszczalnej masie całkowitej **powyżej 2,5 t do 3,5 t** przestaje być „lżejszą formą transportu”.

W praktyce oznacza to, że busy zostają objęte **pełnym reżimem przepisów**, który do tej pory dotyczył głównie pojazdów ciężarowych.

Wielu przedsiębiorców postrzega tę zmianę wyłącznie jako **obowiązek montażu tachografu**. To błąd.

Nowe regulacje nie sprowadzają się jedynie do kwestii technicznej ani do samego urządzenia w pojeździe. Od 1 lipca 2026 r. busy w transporcie między-narodowym podlegają:

- rozporządzeniu (WE) nr **561/2006** dotyczącym czasu prowadzenia pojazdu, przerw i odpoczynków,
- rozporządzeniu (UE) nr **165/2014** w sprawie tachografów,
- **ustawie o czasie pracy kierowców** oraz przepisom prawa pracy,
- zasadom odpowiedzialności znanym z kontroli ITD i PIP w transporcie ciężkim.

Oznacza to faktyczną zmianę modelu prowadzenia działalności transportowej z wykorzystaniem busów.

Co to oznacza w praktyce od 1 lipca 2026 r.?

Od tego dnia organy kontrolne zyskują takie same narzędzia wobec busów, jak wobec ciężarówek. Kontrole drogowe i kontrole w przedsiębiorstwie mogą obejmować:

- analizę danych z tachografu i karty kierowcy nawet **do 56 dni wstecz na drodze, do 12 miesięcy podczas kontroli przedsiębiorstwa, a nawet do 3 lat dla roszczeń pracowniczych**,
- ocenę prawidłowości czasu jazdy, przerw i odpoczynków,
- weryfikację ewidencji i rozliczeń czasu pracy kierowców na podstawie danych z kart kierowców,
- sprawdzenie, czy kierowcy zostali prawidłowo przeszkoleni z obsługi tachografu.

Jednocześnie odpowiedzialność za naruszenia nie spoczywa wyłącznie na kierowcy. W praktyce odpowiadają równolegle:

- **kierowca** – za sposób prowadzenia pojazdu i obsługę tachografu,
- **przedsiębiorca transportowy** – za organizację pracy, rozliczanie czasu pracy i nadzór,
- **zarządzający transportem** – za zapewnienie zgodności operacji transportowych z przepisami.

W przypadku powtarzających się naruszeń lub rażących błędów pojawia się **również ryzyko naruszenia dobrej reputacji**, co może mieć bezpośredni wpływ na możliwość dalszego wykonywania działalności transportowej.

Dlaczego ta zmiana jest tak istotna?

Do tej pory busy były często wykorzystywane w modelu pracy opartym na dużej elastyczności: długich trasach, zmiennych godzinach pracy i uproszczonych rozliczeniach.

Od 1 lipca 2026 r. taki model przestaje być dopuszczalny w transporcie międzynarodowym.

Tachograf rejestruje nie tylko czas jazdy, ale całą aktywność kierowcy. Dane z urządzenia stają się podstawą do:

- kontroli ITD i PIP,
- oceny naruszeń przepisów,
- ustalania odpowiedzialności przedsiębiorcy,
- rozliczania czasu pracy i wynagrodzeń.

Tachograf w busie to nie urządzenie.
To zmiana modelu pracy.

W KOLEJNYCH ROZDZIAŁACH



Wyjaśniamy, kogo dokładnie dotyczą nowe obowiązki, jakie dokumenty i procedury będą wymagane oraz jak przygotować firmę, aby zmiany od 1 lipca 2026 r. nie oznaczały ryzyka kar, sporów pracowniczych i problemów podczas kontroli.

Kogo dotyczą nowe obowiązki – zakres zmian od 1 lipca 2026 r.

Zmiany obowiązujące od 1 lipca 2026 r. **nie obejmują wszystkich busów automatycznie**. Kluczowe znaczenie ma **rodzaj wykonywanego transportu** oraz **dopuszczalna masa całkowita pojazdu lub zespołu pojazdów**.

Pojazdy objęte obowiązkiem tachografu

Od 1 lipca 2026 r. obowiązek stosowania tachografu dotyczy pojazdów:

- o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 2,5 t do 3,5 t,
- wykorzystywanych do międzynarodowego transportu drogowego rzeczy,
- w tym również zespołów pojazdów (np. bus + przyczepa), jeżeli łączna DMC przekracza 2,5 t.

Nie ma znaczenia forma własności pojazdu ani to, czy przedsiębiorca wykonuje przewozy na podstawie licencji czy na potrzeby własne.

Decydujące jest faktyczne wykonywanie transportu międzynarodowego rzeczy.

Transport międzynarodowy – co to oznacza w praktyce?

Za transport międzynarodowy uznaje się każdy przewóz rzeczy, w którym:

- miejsce załadunku i rozładunku znajduje się w różnych państwach, albo
- część trasy przebiega przez terytorium innego państwa,
- wykonywane są przewozy typu cross-trade lub kabotaż.

W praktyce oznacza to, że nawet sporadyczny wyjazd busem za granicę w ramach działalności transportowej może skutkować objęciem pojazdu nowymi obowiązkami.

Kiedy nowe obowiązki NIE mają zastosowania?

Obowiązek stosowania tachografu nie dotyczy:

- transportu **krajowego** wykonywanego wyłącznie na terytorium Polski,
- pojazdów o DMC do 2,5 t w transporcie międzynarodowym,
- przewozów niezarobkowych wykonywanych na potrzeby własne, o ile spełnione są warunki zwolnień przewidzianych w przepisach.

Należy jednak zachować szczególną ostrożność – błędna kwalifikacja przewozu jako krajowego lub niezarobkowego będzie jedną z częstszych przyczyn sankcji podczas kontroli.

DMC pojazdu i zespołu pojazdów – częsty błąd w praktyce

Przy ocenie obowiązku stosowania tachografu znaczenie ma **dopuszczalna masa całkowita**, a nie masa rzeczywista pojazdu ani aktualne obciążenie.

W praktyce oznacza to, że:

- bus o DMC 2,5 t ciągnący przyczepę,
- zestaw, którego łączna DMC przekracza 2,5 t,

może podlegać nowym regulacjom, nawet jeśli faktyczny ładunek jest niewielki.

Odpowiedzialność przedsiębiorcy już na etapie kwalifikacji przewozu

Jednym z pierwszych obowiązków przedsiębiorcy jest **prawidłowe ustalenie**, czy dany przewóz podlega przepisom o tachografach i czasie pracy kierowców.

Błędna ocena w tym zakresie może skutkować:

- uznaniem przewozu za wykonywany bez wymaganego tachografu,
- nałożeniem kar administracyjnych,
- zakwestionowaniem ewidencji czasu pracy kierowcy,
- odpowiedzialnością zarządzającego transportem.

BŁĄD W PRAKTYCE

„To tylko jeden wyjazd za granicę, busem – tachograf niepotrzebny”.

W świetle przepisów od 1 lipca 2026 r. **nie ma znaczenia częstotliwość wyjazdów**.

Już pojedynczy przewóz międzynarodowy pojazdem objętym przepisami powoduje konieczność spełnienia wszystkich obowiązków.

W KOLEJNYCH ROZDZIAŁACH



Omawiamy, **jakie dokładnie urządzenia i dokumenty są wymagane**, jak przygotować kierowców do obsługi tachografów oraz dlaczego kluczowe znaczenie ma prawidłowa ewidencja i rozliczanie czasu pracy.

Tachograf G2V2 – minimum techniczne, które musisz spełnić

Od 1 lipca 2026 r. w pojazdach objętych nowymi regulacjami **nie ma dowolności w zakresie rodzaju tachografu**. Przepisy jednoznacznie wskazują, że w busach wykorzystywanych do międzynarodowego transportu drogowego rzeczy musi być stosowany **tachograf inteligentny drugiej generacji (G2V2)**.

Nie jest to rekomendacja ani rozwiązanie fakultatywne. To **obowiązek ustawy**, którego niespełnienie jest traktowane jako poważne naruszenie przepisów transportowych.

Brak alternatyw – dlaczego tylko G2V2?

Tachografy starszych generacji nie spełniają wymogów wynikających z przepisów unijnych obowiązujących od 2026 r. W praktyce oznacza to, że:

- tachograf analogowy **nie może być stosowany**,
- tachograf cyfrowy starszej generacji **nie spełnia wymagań**,
- jedynym dopuszczalnym rozwiązaniem jest **tachograf inteligentny G2V2**.

Z punktu widzenia kontroli drogowej brak tachografu G2V2 jest równoznaczny z **brakiem wymaganego urządzenia rejestrującego**, niezależnie od tego, czy pojazd posiada inne systemy monitorowania.



Montaż, legalizacja i kalibracja – obowiązki przedsiębiorcy

Sam zakup i montaż tachografu nie wyczerpuje obowiązków przedsiębiorcy. Urządzenie musi zostać:

- zamontowane w **uprawnionym warsztacie**,
- poddane **legalizacji**,
- prawidłowo **skalibrowane**.

Kalibracja tachografu obejmuje m.in. przypisanie urządzenia do konkretnego pojazdu oraz weryfikację jego poprawnego działania.

Każda ingerencja w pojazd, która może mieć wpływ na działanie tachografu (np. zmiana opon na inny rozmiar), może powodować konieczność ponownej kalibracji.

Za stan techniczny i prawidłowe funkcjonowanie tachografu odpowiada przedsiębiorca, a nie kierowca.

Obowiązek posiadania sprawnego tachografu w trasie

Pojazd wykonujący międzynarodowy transport drogowy rzeczy musi mieć:

- sprawny tachograf G2V2,
- ważną legalizację i aktualną kalibrację,
- możliwość prawidłowego rejestrowania aktywności kierowcy.

Brak sprawnego urządzenia lub brak wymaganej dokumentacji skutkuje uznaniem, że przewóz wykonywany jest **z naruszeniem przepisów**.

Sankcje za brak tachografu – Polska i inne państwa UE

Brak wymaganego tachografu G2V2 lub jego nieprawidłowe działanie może skutkować:

- nałożeniem **kary pieniężnej na kierowcę**,
- nałożeniem **kary administracyjnej na przedsiębiorcę**,
- konsekwencjami **dla zarządzającego transportem**,
- odnotowaniem naruszeń w systemach oceny ryzyka i dobrej reputacji.

Wysokość kar różni się w zależności od państwa, w którym przeprowadzana jest kontrola, jednak w większości krajów Unii Europejskiej naruszenia związane z tachografem kwalifikowane są jako **poważne lub bardzo poważne**.

W praktyce oznacza to nie tylko sankcje finansowe, ale również zwiększone ryzyko kolejnych kontroli.

UWAGA PRAKTYCZNA

Posiadanie systemów GPS, telematyki lub monitoringu floty nie zastępuje tachografu i nie zwalnia z obowiązków wynikających z przepisów.

Tachograf jest jedynym urządzeniem, którego dane są uznawane przez organy kontrolne za podstawę oceny czasu jazdy, przerw i odpoczynków.

W KOLEJNYM ROZDZIALE



Wyjaśniamy, jakie formalne obowiązki dotyczą kierowców, w tym kwestie kart kierowcy oraz odpowiedzialności za obsługę tachografu w codziennej pracy.

Karty kierowcy i karty przedsiębiorstwa – nowe obowiązki formalne

Wraz z objęciem busów pełnym reżimem przepisów o czasie pracy kierowców, zmienia się status osób wykonujących przewozy międzynarodowe.

Od 1 lipca 2026 r. kierowca busa objętego regulacjami staje się pełnoprawnym kierowcą zawodowym w rozumieniu przepisów transportowych.

Karta kierowcy – obowiązek osobisty kierowcy

Każdy kierowca wykonujący międzynarodowy transport drogowy rzeczy pojazdem objętym obowiązkiem używania tachografu musi posiadać **ważną kartę kierowcy**.

Karta kierowcy:

- jest dokumentem **imiennym**,
- służy do rejestrowania aktywności kierowcy (jazda, inna praca, dyspozycyjność, odpoczynek),
- musi być używana **podczas każdego dnia pracy objętego przepisami**,
- podlega kontroli drogowej i kontroli w przedsiębiorstwie.

Brak karty kierowcy lub posługiwanie się kartą innej osoby stanowi poważne naruszenie, które skutkuje sankcjami zarówno wobec kierowcy, jak i przedsiębiorcy.

BŁĄD W PRAKTYCE

Jeżeli kierowca wykonujący transport międzynarodowy zjeżdża na bazę, a dalszy przejazd w celu rozładunku wykonuje inny kierowca, **również ten drugi kierowca ma obowiązek używać swojej karty kierowcy.**

Każdy odcinek przejazdu objętego reżimem przepisów musi być prawidłowo zarejestrowany w tachografie - niezależnie od zmiany kierowcy.

Karta przedsiębiorstwa – obowiązek po stronie firmy

Przedsiębiorca musi posiadać **kartę przedsiębiorstwa**, która służy do:

- pobierania danych z tachografu,
- zabezpieczania danych zapisanych w urządzeniu,
- blokowania tachografu.

Brak karty przedsiębiorstwa uniemożliwia prawidłowe wykonywanie obowiązków związanych z ochroną, pobieraniem, archiwizacją i analizą danych. W praktyce oznacza to ryzyko zakwestionowania poprawności odczytów i ewidencji czasu pracy kierowców.

Odpowiedzialność za nieposiadanie i nieużywanie kart

Wbrew częstemu przekonaniu, odpowiedzialność w tym zakresie **nie ogranicza się wyłącznie do kierowcy.**

W praktyce:

- kierowca odpowiada za używanie własnej karty i prawidłowe jej stosowanie,
- przedsiębiorca odpowiada za organizację pracy w sposób umożliwiający prawidłowe korzystanie z kart,
- zarządzający transportem odpowiada za nadzór nad zgodnością operacji transportowych z przepisami.

Brak procedur, brak szkoleń lub tolerowanie nieprawidłowości może zostać uznane za naruszenie obowiązku należytej staranności po stronie firmy.

Najczęstsze błędy ujawniane podczas kontroli

W praktyce kontroli ITD i PIP najczęściej spotykanymi błędami są:

- brak karty kierowcy mimo wykonywania przewozu pojazdem wyposażonym w tachograf,
- niewkładanie karty do tachografu, „bo to tylko krótka trasa”,
- używanie jednej karty przez więcej niż jedną osobę,
- brak terminowego pobierania danych z karty kierowcy i tachografu,
- nieprawidłowe przechowywanie danych lub ich brak.

Każdy z tych błędów może skutkować **karami administracyjnymi**, a w skrajnych przypadkach – zakwestionowaniem legalności wykonywanego transportu.

BŁĄD W PRAKTYCE

„Kierowca busa nie musi mieć karty – to nie ciężarówka”.

Od 1 lipca 2026 r. to założenie jest nieprawdziwe.

W transporcie międzynarodowym **liczą się przepisy prawne – nie masa pojazdu poniżej 3,5 t.**

Karty a dalsze obowiązki pracodawcy

Posiadanie kart kierowcy i przedsiębiorstwa to dopiero początek.

Dane rejestrowane przez tachograf i kartę kierowcy stają się podstawą do:

- kontroli czasu jazdy, przerw i odpoczynków,
- oceny naruszeń przepisów,
- prowadzenia ewidencji czasu pracy kierowców,
- prawidłowego rozliczania wynagrodzeń.

W KOLEJNYM ROZDZIALE



Pokazujemy, **dlaczego obsługa tachografu i szkolenia kierowców są kluczowe** oraz w jaki sposób błędy popełniane na etapie codziennej pracy prowadzą do kar – nawet przy sprawnym i prawidłowo zamontowanym urządzeniu.

Obsługa tachografu i szkolenia kierowców – gdzie naprawdę powstają kary

W praktyce wielu przedsiębiorców zakłada, że problemy kończą się na prawidłowym montażu tachografu i wydaniu karty kierowcy. Tymczasem doświadczenia z kontroli ITD i PIP pokazują, że **najwięcej naruszeń nie wynika z braku urządzenia, lecz z błędnej obsługi tachografu przez kierowców.**

Od 1 lipca 2026 r. dane rejestrowane przez tachograf G2V2 w busach będą analizowane w taki sam sposób, jak w transporcie ciężkim. Oznacza to, że nawet drobne, powtarzalne błędy obsługi mogą prowadzić do sankcji.

Obowiązek przeszkolenia kierowców

Zgodnie z przepisami przedsiębiorca ma obowiązek **zapewnić kierowcom odpowiednie przeszkolenie** w zakresie obsługi tachografu oraz stosowania przepisów o czasie pracy.

Nie jest wystarczające:

- przekazanie instrukcji obsługi urządzenia,
- krótkie wdrożenie „w trasie”,
- założenie, że kierowca „poradzi sobie sam”.

W przypadku kontroli brak udokumentowanego szkolenia może zostać uznany za **nienależyty nadzór nad organizacją pracy**, co obciąża przedsiębiorcę.

Typowe błędy popełniane przez kierowców

Kierowcy, którzy wcześniej nie pracowali w reżimie tachografu, najczęściej popełniają błędy takie jak:

- niewłaściwe przełączanie trybów pracy (jazda, inna praca, dyspozycyjność, odpoczynek),
- brak lub błędne wpisy manualne przy rozpoczęciu i zakończeniu pracy,
- nieprawidłowe oznaczanie przekroczenia granicy,
- błędne korzystanie z trybu OUT,
- brak reakcji na komunikaty i ostrzeżenia tachografu.

Każdy z tych błędów pozostawia ślad w danych i może zostać wykryty zarówno podczas kontroli drogowej, jak i analizy w przedsiębiorstwie.

Odpowiedzialność nie kończy się na kierowcy

Choć to kierowca obsługuje tachograf, odpowiedzialność za naruszenia **nie spoczywa wyłącznie na nim**.

Organy kontrolne oceniają również:

- czy przedsiębiorca zapewnił szkolenia,
- czy w firmie funkcjonują procedury dotyczące obsługi tachografu,
- czy naruszenia są incydentalne czy powtarzalne,
- czy podejmowane są działania korygujące.

Brak reakcji na błędy kierowców może skutkować uznaniem, że przedsiębiorca **akceptuje naruszenia**.

Szkolenia kierowców jako element ograniczania ryzyka

Regularne szkolenia kierowców:

- zmniejszają liczbę naruszeń ujawnianych podczas kontroli,
- pozwalają wykrywać błędy na wczesnym etapie,
- ułatwiają prawidłowe rozliczanie czasu pracy,
- stanowią dowód dochowania należytej staranności przez przedsiębiorcę.

W przypadku busów objętych nowymi regulacjami szkolenie kierowców nie jest dodatkiem, lecz **koniecznym elementem organizacji pracy**.

BŁĄD W PRAKTYCE

„Kierowca podpisał oświadczenie, że zna zasady – to wystarczy”.

Podpisane oświadczenie nie zastępuje rzeczywistego szkolenia. W razie kontroli liczy się **faktyczne przygotowanie kierowcy do obsługi tachografu**, a nie wyłącznie dokument.

WAŻNE!

Zgodnie z rozporządzeniem 165/2014 to przewoźnik odpowiada za przeszkolenie kierowców.

Dlatego KOBEN oferuje specjalistyczne **szkolenia dla kierowców**.

Obsługa tachografu a dalsze etapy rozliczeń

Dane zapisane przez tachograf są podstawą do:

- przygotowania ewidencji czasu pracy kierowców,
- ustalania nadgodzin, pracy w porze nocnej oraz dyżurów,
- rozliczania wynagrodzeń i dodatków,
- oceny naruszeń przepisów.

Błędy na etapie obsługi tachografu niemal zawsze prowadzą do **błędnych rozliczeń czasu pracy**, a te z kolei generują ryzyko finansowe i prawne.



W KOLEJNYM ROZDZIALE

Omawiamy **czas jazdy, przerwy i odpoczynki w busach objętych nowymi przepisami** oraz pokazujemy, dlaczego dotychczasowy „elastyczny” model pracy przestaje być dopuszczalny od 1 lipca 2026 r.

Czas jazdy, przerwy i odpoczynki – koniec „elastyczności” w busach

Objęcie busów pełnym reżimem przepisów o czasie pracy kierowców oznacza jedną zasadniczą zmianę: **od 1 lipca 2026 r. w transporcie międzynarodowym nie obowiązują już „busowe uproszczenia”.**

Czas jazdy, przerwy i odpoczynki kierowców busów podlegają tym samym zasadom, które od lat obowiązują w transporcie ciężkim. Tachograf G2V2 rejestruje każdą aktywność, a dane te są bezpośrednio analizowane podczas kontroli.

Czas prowadzenia pojazdu – twarde limity

Kierowca wykonujący międzynarodowy transport drogowy rzeczy busem objętym regulacją nie może przekroczyć:

- **9 godzin jazdy dziennie,**
- **10 godzin jazdy dziennie** – maksymalnie dwa razy w tygodniu,
- **56 godzin jazdy w tygodniu,**
- **90 godzin jazdy w okresie dwóch kolejnych tygodni.**

Limity te są bezwzględne i nie zależą od rodzaju pojazdu, długości trasy ani presji czasowej związanej z realizacją zlecenia.

Przerwy w jeździe – obowiązek, nie sugestia

Po **maksymalnie 4,5 godziny** jazdy kierowca musi odbyć przerwę trwającą:

- co najmniej **45 minut,**
- albo przerwę podzieloną na **15 minut + 30 minut.**

Brak przerwy lub jej skrócenie jest jednym z najczęściej ujawnianych naruszeń podczas kontroli drogowych.

Tachograf jednoznacznie rejestruje czas jazdy i moment rozpoczęcia przerwy – nie ma możliwości „uznaniowej” interpretacji.

Odpoczynki dobowe i tygodniowe

Kierowcy busów objęci nowymi przepisami muszą również przestrzegać zasad dotyczących odpoczynków:

- **regularny odpoczynek dobowy** – co najmniej 11 godzin,
- **skrócony odpoczynek dobowy** – co najmniej 9 godzin (ograniczona liczba),
- **odpoczynek tygodniowy** – regularny lub skrócony, zgodnie z przepisami.

W transporcie międzynarodowym zastosowanie mają również regulacje wynikające z Pakietu Mobilności, w tym obowiązki dotyczące organizacji odpoczynków tygodniowych.

Dlaczego busy są szczególnie narażone na naruszenia?

Dotychczasowy model pracy w busach często opierał się na:

- bardzo długich dniach pracy,
- łączeniu jazdy z inną pracą bez odpowiedniej ewidencji,
- „dociąganiu trasy” kosztem przerw i odpoczynków,
- presji czasowej ze strony zlecniodawców.

Od 1 lipca 2026 r. taki model pracy **zostanie automatycznie ujawniony przez dane z tachografu**.

Nieprawidłowości, które wcześniej pozostawały niewidoczne, staną się łatwe do wykrycia.

Odpowiedzialność przedsiębiorcy za organizację pracy

Przepisy nie nakładają obowiązków wyłącznie na kierowców. Przedsiębiorca odpowiada za:

- planowanie tras w sposób umożliwiający przestrzeganie limitów,
- organizację pracy z uwzględnieniem przerw i odpoczynków,
- reagowanie na naruszenia ujawnione w danych z tachografu.

Argument „kierowca się nie wyrobił” nie zwalnia przedsiębiorcy z odpowiedzialności.

BŁĄD W PRAKTYCE

„Bus może jechać dłużej, bo to nie ciężarówka”.

Od 1 lipca 2026 r. to założenie przestaje mieć jakiegokolwiek znaczenie.

Dla organów kontrolnych liczy się wyłącznie to, czy dany przewóz podlega przepisom – a nie masa pojazdu poniżej 3,5 t.

Czas jazdy a dalsze konsekwencje finansowe

Naruszenia czasu jazdy, przerw i odpoczynków skutkują nie tylko mandatami i karami administracyjnymi. Dane z tachografu są również podstawą do:

- weryfikacji ewidencji czasu pracy kierowców,
- ustalania nadgodzin i pracy w porze nocnej,
- roszczeń pracowniczych,
- kontroli PIP i ZUS.

Dlatego błędy na etapie planowania tras i organizacji pracy bardzo szybko przekładają się na **ryzyko finansowe po stronie przedsiębiorcy**.



W KOLEJNYM ROZDZIALE



Omawiamy **obowiązek pobierania, archiwizacji i analizy danych z tachografu**, a następnie pokazujemy, dlaczego kluczowe znaczenie ma prawidłowa ewidencja i rozliczanie czasu pracy kierowców.

Pobieranie i archiwizacja danych z tachografu – obowiązek przedsiębiorcy

Od momentu objęcia busów obowiązkiem stosowania tachografów, dane zapisane w urządzeniu i na kartach kierowców stają się dokumentacją przedsiębiorstwa.

Nie jest to kwestia organizacyjna ani techniczna – to **obowiązek** wynikający wprost z przepisów, którego niewypełnienie podlega sankcjom.

Jakie dane musi pobierać przedsiębiorca?

Przedsiębiorca wykonujący międzynarodowy transport drogowy rzeczy busem objętym regulacją ma obowiązek regularnego pobierania:

- danych z **karty kierowcy**,
- danych z **tachografu pojazdu**.

Dane te obejmują m.in. czas jazdy, przerwy, odpoczynki, inną pracę, dyspozycyjność oraz zdarzenia i błędy zapisane przez urządzenie.

Terminy pobierania danych – brak dowolności

Przepisy określają maksymalne terminy pobierania danych:

- z **karty kierowcy** – nie rzadziej niż co 28 dni,
- z **tachografu** – nie rzadziej niż co 90 dni.

Terminy te obowiązują niezależnie od tego, czy pojazd jest intensywnie eksploatowany, czy wykonuje przewozy sporadycznie.

Przekroczenie tych terminów jest traktowane jako naruszenie obowiązków przedsiębiorcy.

Archiwizacja danych – nie tylko „posiadanie plików”

Pobrane dane muszą być:

- **przechowywane w sposób uporządkowany**,
- zabezpieczone przed utratą lub modyfikacją,
- dostępne na potrzeby kontroli.

Okres przechowywania danych wynosi co najmniej **12 miesięcy**, jednak w praktyce – ze względu na kontrole PIP, ZUS i roszczenia pracownicze – dane te powinny być dostępne również przez dłuższy czas.

Samo posiadanie plików nie jest wystarczające. Podczas kontroli liczy się możliwość **przedstawienia kompletnych i czytelnych danych**, powiązanych z konkretnym kierowcą i pojazdem.

Odpowiedzialność za dane – po stronie firmy

Za pobieranie i archiwizację danych odpowiada **przedsiębiorca**, a nie kierowca.

Argumenty typu „kierowca nie oddał karty” lub „nie było czasu na zgranie danych” nie są uwzględniane przez organy kontrolne.

Brak danych, niekompletne archiwum lub brak ciągłości zapisów może skutkować:

- nałożeniem kar administracyjnych,
- uznaniem, że ewidencja czasu pracy jest nierzetelna,
- zwiększonym ryzykiem kontroli rozszerzonych,
- problemami przy sporach z pracownikami.

BŁĄD W PRAKTYCE

„Dane są w tachografie – jak będzie kontrola, to się je zgra”.

Podczas kontroli w przedsiębiorstwie dane muszą być już pobrane i zarchiwizowane.

Brak danych w momencie kontroli jest traktowany tak, jakby ich w ogóle nie było.

Dane z tachografu a dalsze obowiązki pracodawcy

Dane z tachografu nie są celem samym w sobie. Stanowią one podstawę do:

- analizy czasu jazdy, przerw i odpoczynków,
- prowadzenia ewidencji czasu pracy kierowców,
- prawidłowego naliczania wynagrodzeń,
- wykazania należytej staranności przedsiębiorcy.

Jeżeli dane nie są pobierane i analizowane na bieżąco, przedsiębiorca **traci możliwość reagowania na naruszenia**, zanim staną się one podstawą do sankcji.

Od danych do rozliczeń – moment krytyczny

Największe ryzyko nie powstaje na etapie pobierania danych, lecz w momencie ich **interpretacji i wykorzystania** do celów kadrowo-płacowych.

Błędy na tym etapie mogą skutkować:

- nieprawidłową ewidencją czasu pracy,
- błędnym naliczaniem nadgodzin i dodatków,
- roszczeniami pracowniczymi,
- sankcjami ze strony PIP i ZUS.



W KOLEJNYM ROZDZIALE

Omawiamy **ewidencję i rozliczanie czasu pracy kierowców**, czyli obszar, w którym najczęściej kumulują się konsekwencje błędów popełnionych na wcześniejszych etapach.

Ewidencja i rozliczanie czasu pracy kierowców – największe ryzyko kar i sporów

Od 1 lipca 2026 r. dane z tachografów w busach objętych nowymi przepisami stają się **bezpośrednią podstawą do rozliczania czasu pracy kierowców**.

To właśnie na tym etapie najczęściej kumulują się konsekwencje wcześniejszych błędów – zarówno po stronie kierowców, jak i przedsiębiorcy.

W praktyce kontrole ITD i PIP pokazują, że **kary i spory nie wynikają z samego faktu posiadania tachografu**, lecz z nieprawidłowej ewidencji i błędnych rozliczeń czasu pracy.

Dane z tachografu jako dokumentacja pracownicza

Zapisy tachografu i karty kierowcy nie są wyłącznie danymi technicznymi. Stanowią one dokumentację, na podstawie której należy prawidłowo ustalić:

- czas pracy kierowcy,
- godziny nadliczbowe,
- pracę w porze nocnej,
- dyżury i okresy dyspozycyjności,
- pracę w niedziele i święta.

Błędy w interpretacji danych z tachografu automatycznie przekładają się na błędy w listach płac oraz ewidencji czasu pracy.



Najczęstsze błędy w rozliczaniu czasu pracy

W przypadku busów objętych nowymi regulacjami najczęściej mogą występować:

- utożsamianie czasu jazdy z czasem pracy,
- nieuwzględnianie innej pracy i dyspozycyjności,
- błędne kwalifikowanie przerw i odpoczynków,
- brak rozliczenia pracy w porze nocnej,
- pomijanie nadgodzin wynikających z organizacji pracy.

Każdy z tych błędów może prowadzić do **roszczeń pracowniczych**, korekt wynagrodzeń oraz sankcji podczas kontroli.

Odpowiedzialność pracodawcy wobec PIP i ZUS

Prawidłowa ewidencja i rozliczanie czasu pracy kierowców jest jednym z kluczowych obszarów kontroli:

- **Państwowej Inspekcji Pracy,**
- **Zakładu Ubezpieczeń Społecznych,**
- organów podatkowych.

Nieprawidłowo prowadzona ewidencja może skutkować:

- nakazami wypłaty zaległych wynagrodzeń,
- korektami składek ZUS,
- odsetkami i karami,
- odpowiedzialnością wykroczeniową pracodawcy.

Dane z 56 dni wstecz – efekt domina

Od 31 grudnia 2024 r. organy kontrolne podczas kontroli na drodze mogą analizować dane z tachografu **nawet do 56 dni wstecz**.

W praktyce oznacza to, że:

- pojedynczy błąd może ujawnić **powtarzające się nieprawidłowości**,
- brak reakcji na naruszenia prowadzi do ich kumulacji,
- rozliczenia czasu pracy za kilka tygodni mogą zostać zakwestionowane jednocześnie.

Im dłużej błędy pozostają niewykryte, tym większe ryzyko finansowe dla przedsiębiorcy.

BŁĄD W PRAKTYCE

„Tachograf pokazuje jazdę – resztę liczymy ryczałtowo”.

W przypadku kierowców rejestrujących czas pracy na karcie kierowcy **ryczałt nie zastępuje ewidencji**.

Brak szczegółowego rozliczenia czasu pracy jest jednym z najczęstszych powodów negatywnych wyników kontroli.

Dlaczego analiza danych jest kluczowa

Samo pobieranie danych z tachografu i karty kierowcy nie zabezpiecza przedsiębiorcy. Kluczowe znaczenie ma ich **regularna analiza**, która pozwala:

- wykrywać naruszenia na bieżąco,
- korygować organizację pracy kierowców,
- zapobiegać eskalacji problemów,
- przygotować firmę do kontroli.

Brak analizy danych oznacza działanie „po fakcie” – już po nałożeniu sankcji.



Rozliczanie czasu pracy jako element bezpieczeństwa firmy

Prawidłowe rozliczanie czasu pracy kierowców:

- ogranicza ryzyko kar administracyjnych,
- zmniejsza ryzyko sporów sądowych z pracownikami,
- porządkuje system wynagrodzeń,
- stanowi dowód należytej staranności przedsiębiorcy.

W przypadku busów objętych nowymi przepisami jest to **jeden z kluczowych elementów bezpiecznego prowadzenia działalności transportowej**.

Bez obsługi kadrowo-płacowej rozliczanie danych z kart kierowców nie ma sensu praktycznego, dlatego KOBEN oferuje specjalistyczną usługę **Kadry i płace w transporcie**, łączącą prawo pracy, rozliczanie czasu pracy kierowców i gotową listę płac.

W OSTATNIM ROZDZIALE



Przedstawiamy **praktyczną checklistę przygotowania firmy do 1 lipca 2026 r.** oraz pokazujemy, jakie działania warto podjąć z wyprzedzeniem, aby zmiany nie oznaczały chaosu organizacyjnego i ryzyka kar.

Jak przygotować firmę do 1 lipca 2026 r. – praktyczna checklista

Zmiany obowiązujące od 1 lipca 2026 r. nie wymagają jednorazowego działania, lecz **uporządkowania całego modelu pracy z wykorzystaniem busów w transporcie międzynarodowym**.

Poniższa checklista pozwala ocenić, czy firma jest realnie przygotowana na nowe obowiązki – nie tylko formalnie, ale również organizacyjnie.

1

Zidentyfikuj pojazdy objęte obowiązkiem

Pierwszym etapem jest ustalenie, które pojazdy w Twojej flocie:

- wykonują międzynarodowy transport drogowy rzeczy,
- posiadają DMC powyżej 2,5 t do 3,5 t,
- są wykorzystywane z przyczepą lub w zestawie, którego łączna DMC przekracza 2,5 t.

Błędna kwalifikacja pojazdu na tym etapie skutkuje dalszymi naruszeniami – nawet przy dobrej organizacji pracy.

2

Zweryfikuj wyposażenie i dokumentację

Dla każdego pojazdu objętego przepisami należy sprawdzić:

- czy zamontowany jest tachograf G2V2,
- czy urządzenie posiada ważną legalizację i kalibrację,
- czy przedsiębiorca dysponuje kartą przedsiębiorstwa,
- czy kierowcy posiadają ważne karty kierowcy.

Braki formalne w tym zakresie są łatwe do wykrycia podczas kontroli i traktowane jako poważne naruszenia.

3

Przeszkol kierowców – zanim pojawią się dane z tachografu

Szkolenie kierowców z obsługi tachografu i zasad czasu pracy powinno odbyć się przed rozpoczęciem wykonywania przewozów objętych nowymi przepisami.

Szkolenie powinno obejmować m.in.:

- obsługę tachografu G2V2,
- przepisy o maksymalnych czasach jazdy i minimalnych okresach przerw i odpoczynków
- prawidłowe stosowanie trybów pracy,
- wpisy manualne i oznaczanie granic,
- konsekwencje błędów podczas kontroli.

Brak szkoleń oznacza, że pierwsze dane zapisane w tachografie mogą od razu generować naruszenia.

4

Ustal procedury pobierania i archiwizacji danych

Przed rozpoczęciem przewozów należy jasno określić:

- kto odpowiada za pobieranie danych z kart i tachografów,
- w jakich terminach dane są pobierane (28 / 90 dni),
- gdzie i w jaki sposób dane są archiwizowane,
- kto analizuje dane pod kątem naruszeń.

Brak procedur powoduje, że obowiązki te są odkładane „na później”, co w praktyce kończy się sankcjami.

5

Zweryfikuj sposób ewidencji i rozliczania czasu pracy

Największym ryzykiem dla przedsiębiorcy jest **nieprawidłowe rozliczanie czasu pracy kierowców**.

Warto sprawdzić, czy w firmie:

- prowadzona jest rzetelna ewidencja czasu pracy,
- uwzględniane są wszystkie składniki czasu pracy,
- prawidłowo rozliczane są nadgodziny, pora nocna i dyżury,
- dane z tachografu są faktycznie wykorzystywane w rozliczeniach.

Błędy w tym obszarze mają konsekwencje nie tylko administracyjne, ale również finansowe i pracownicze.

6

Przygotuj firmę na kontrolę

Przygotowanie do kontroli nie polega na „uzupełnianiu dokumentów po fakcie”.

Dobra praktyka obejmuje:

- bieżącą analizę danych z tachografów,
- reagowanie na naruszenia,
- dokumentowanie działań korygujących,
- uporządkowaną dokumentację kadrową i płacową.

Takie podejście pozwala wykazać **należyta staranność przedsiębiorcy**.

UWAGA PRAKTYCZNA

Im wcześniej uporządkujesz organizację pracy w busach, tym mniejsze ryzyko, że zmiany z 1 lipca 2026 r. wymuszą kosztowne korekty i działania pod presją kontroli.

Podsumowanie

Objęcie busów obowiązkiem stosowania tachografów to nie jednorazowy wymóg techniczny, lecz **systemowa zmiana sposobu wykonywania transportu międzynarodowego**.

Firmy, które odpowiednio wcześniej:

- przeanalizują swoją flotę,
 - przeszkolą kierowców,
 - uporządkują ewidencję i rozliczanie czasu pracy,
- ograniczą ryzyko kar, sporów pracowniczych i problemów podczas kontroli.

Wsparcie specjalistyczne

W praktyce wielu przedsiębiorców decyduje się na wsparcie zewnętrzne w zakresie:

- **analizy czasu pracy kierowców,**
- **bieżącego rozliczania czasu pracy,**
- **prowadzenia ewidencji czasu pracy,**
- **szkoleń kierowców i przygotowania do kontroli.**

Pozwala ono skupić się na działalności operacyjnej, przy jednoczesnym ograniczeniu ryzyka prawnego i finansowego. Jeżeli nie ma uporządkowanej ewidencji i rozliczania czasu pracy kierowców, tachograf w busie nie rozwiązuje problemów – on je ujawnia.

Jeżeli chcesz sprawdzić, czy Twoja firma jest gotowa na 1 lipca 2026 r. – zacznij od szkolenia z czasu pracy i obsługi tachografu.

DOWIEDZ SIĘ WIĘCEJ



koben

Kancelaria Transportowa KOBEN

Katowice, ul. Żeliwna 38

Bielsko-Biała, Aleja Armii Krajowej 220

+48 33 472 08 91, +48 500 415 527

dok@koben.pl

www.koben.pl

