

**Poradnik dla organizatorów
impresz turystycznych
w zakresie czasu pracy kierowcy**

**Wojewódzki Inspektorat Transportu
Drogowego w Katowicach**

Maksymalne okresy jazdy oraz minimalne okresy przerw i odpoczynków kierowcy.

Z punktu widzenia właściwego stosowania zasad, istotne jest przestrzeganie nie tylko maksymalnego lub minimalnego wymiaru odpoczynku, przerwy, czasu lub okresu prowadzenia pojazdu. Nie mniej ważne są warunki odebrania, skrócenia lub podziału przerw i odpoczynków oraz dopuszczalnego przedłużenia czasu prowadzenia pojazdu. Istotne jest ustalenie „okresu rozliczeniowego” danego kryterium. Każdy taki „okres rozliczeniowy” ma w przepisach ściśle określony początek i koniec.

Okres rozliczeniowy dla dziennego okresu odpoczynku jest stały i wynosi 24 godziny, jeżeli pojazd prowadzi jeden kierowca, lub 30 godzin, gdy pojazd prowadzi załoga kilkuosobowa. Jego początek wyznacza rozpoczęcie dnia pracy kierowcy po poprzednim dziennym lub tygodniowym okresie odpoczynku, a koniec upływa z końcem 24 lub 30 godzin.

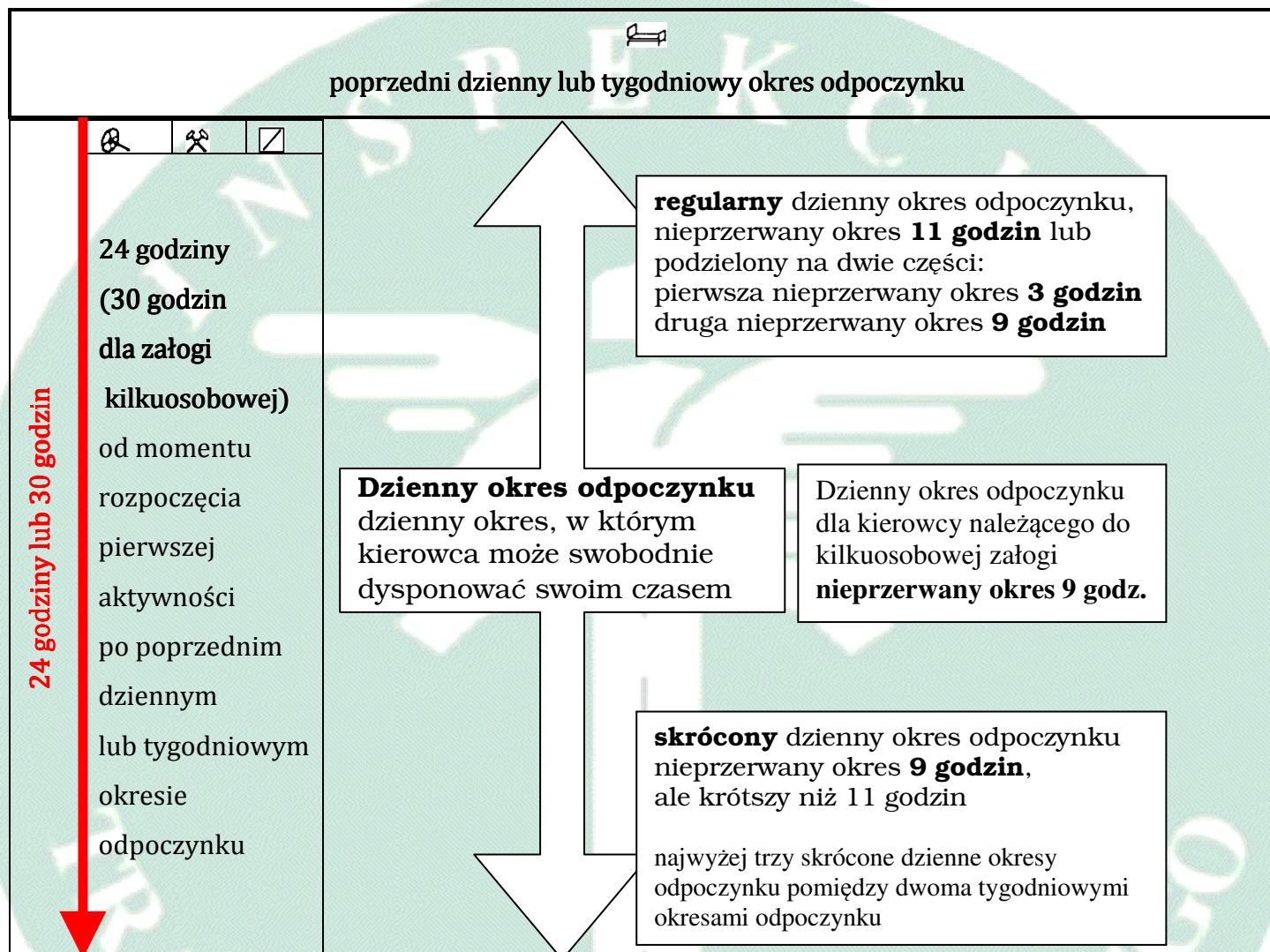
Okres rozliczeniowy dla odpoczynku tygodniowego też jest stały i wynosi 6 okresów 24- godzinnych. Początkiem jest w tym przypadku zakończenie poprzedniego tygodniowego okresu odpoczynku a koniec upływa z końcem upływu 144 godzin. Występuje tu jednak zasadnicza różnica w porównaniu do rozliczania dziennego okresu odpoczynku. Dzienny okres odpoczynku powinien w całym wymaganym wymiarze zakończyć się przed upływem 24 (lub 30) godzin, natomiast tygodniowy okres odpoczynku wystarczy, że rozpocznie się w okresie rozliczeniowym (144 godziny) lub bezpośrednio po tym okresie, zakończyć może się później.

Okres rozliczeniowy dla dziennego czasu prowadzenia pojazdu nie jest stały, jak to było w przypadku odpoczynku. Jego początek stanowi rozpoczęcie przez kierowcę czynności prowadzenia pojazdu, po poprzednim dziennym lub tygodniowym okresie odpoczynku, a koniec następuje w chwili rozpoczęcia następnego dziennego lub tygodniowego okresu odpoczynku. Czas trwania tego okresu rozliczeniowego może wynosić np. 1 godzinę, ale może również wynosić kilkanaście lub kilkadziesiąt godzin. Jeżeli kierowca przez dłuższy czas nie odbiera min. 9 godzin dziennego okresu odpoczynku, to okres rozliczeniowy dla dziennego czasu prowadzenia pojazdu może wynosić nawet kilkanaście lub kilkadziesiąt dni. Sumowanie czasu prowadzenia pojazdu przez tak długi czas powoduje naliczanie znacznych przekroczeń dopuszczalnego dziennego czasu prowadzenia i w konsekwencji generowanie wysokich kar pieniężnych. Dlatego dużą wagę należy przywiązywać do odbierania właściwego wymiarowo dziennego okresu odpoczynku, jego kilkakrotne skrócenie czasem tylko o pół godziny, powoduje, że suma czasu prowadzenia do najbliższego właściwego wymiarowo okresu odpoczynku wielokrotnie przekroczy dopuszczalne maksymalne 10 godzin.

Żeby być wypoczęty, kierowca powinien odebrać dzienny i tygodniowy okres odpoczynku. Dzienny okres odpoczynku powinien trwać, co najmniej 11 godzin (regularny, może też być podzielony na dwie części 3 godz. + 9 godz.) lub 9 godzin (skrócony, najwyżej 3 razy pomiędzy dwoma tygodniowymi okresami odpoczynku), powinien być odebrany w ciągu 24 godzin od momentu rozpoczęcia dnia pracy. Wyjątkowo w przypadku załogi kilkuosobowej odpoczynek w wymiarze 9 godzin można odebrać w okresie 30 godzin. Trzeba jednak pamiętać, że ten przywilej przysługuje kierowcy wyłącznie wtedy, gdy w trakcie każdego okresu prowadzenia pojazdu pomiędzy dwoma kolejnymi dziennymi okresami odpoczynku, lub pomiędzy dziennym okresem odpoczynku a tygodniowym okresem odpoczynku, w pojeździe przebywa, co najmniej dwóch

kierowców w celu prowadzenia pojazdu. Przez pierwszą godzinę obsady kilkusobowej obecność innego kierowcy lub kierowców jest fakultatywna, ale przez pozostałą część tego okresu jest obowiązkowa.

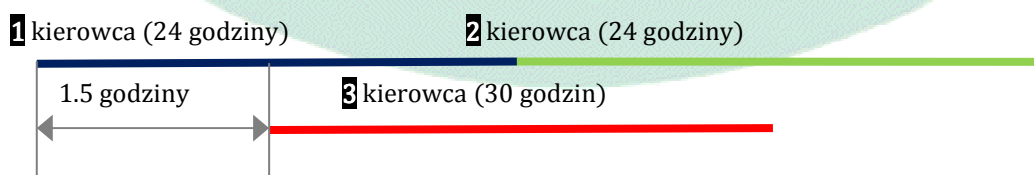
Poniżej zamieszczono schemat obrazujący zasady odbierania dziennego okresu odpoczynku, jako regularnego lub skróconego.



Nie ma konieczności rekompensowania kierowcy skrócenia dziennego okresu odpoczynku. Dzienny okres odpoczynku poza bazą można wykorzystywać w pojeździe, o ile posiada on odpowiednie miejsce do spania dla każdego kierowcy i pojazd stoi.

Sposoby rozkładu okresów rozliczeniowych – przykłady.

Załoga trzyosobowa 1 przykład.



Zakładając, że każda linia obrazuje okres prowadzenia pojazdu danego kierowcy i każdy z kierowców przed oraz po okresie prowadzenia odbiera dzienny okres odpoczynku, stwierdzamy, że pierwszy kierowca powinien odebrać dzienny okres odpoczynku w ciągu 24 godzin, (ponieważ o 0.5 godziny za długo prowadził pojazd sam), drugi kierowca powinien odebrać dzienny okres odpoczynku w ciągu 24 godzin, (ponieważ w końcowym odcinku prowadził pojazd sam),

trzeci kierowca może odebrać dzienny okres odpoczynku w ciągu 30 godzin, (ponieważ w trakcie każdego okresu prowadzenia pojazdu, w pojeździe przebywał zawsze z innym kierowcą).

Załoga trzyosobowa 2 przykład.



Przyjmując założenia jak w 1 przykładzie, stwierdzamy, że pierwszy kierowca powinien odebrać dzienny okres odpoczynku w ciągu 24 godzin, (ponieważ o 0.5 godziny za długo prowadził pojazd sam), drugi i trzeci kierowca mogą odebrać dzienny okres odpoczynku w ciągu 30 godzin, (ponieważ w trakcie każdego okresu prowadzenia pojazdu pomiędzy dwoma kolejnymi dziennymi okresami odpoczynku, każdy z nich w pojeździe przebywał zawsze z innym kierowcą).

Załoga trzyosobowa 3 przykład.



Przyjmując założenia jak w 1 przykładzie, stwierdzamy, że każdy z kierowców może odebrać dzienny okres odpoczynku w ciągu 30 godzin, (ponieważ w trakcie każdego okresu prowadzenia pojazdu pomiędzy dwoma kolejnymi dziennymi okresami odpoczynku, każdy z nich w pojeździe przebywał zawsze z innym kierowcą, przy czym pierwszy kierowca korzysta z dopuszczalnego 1 godzinowego okresu prowadzenia „w pojedynkę” na początku trasy).

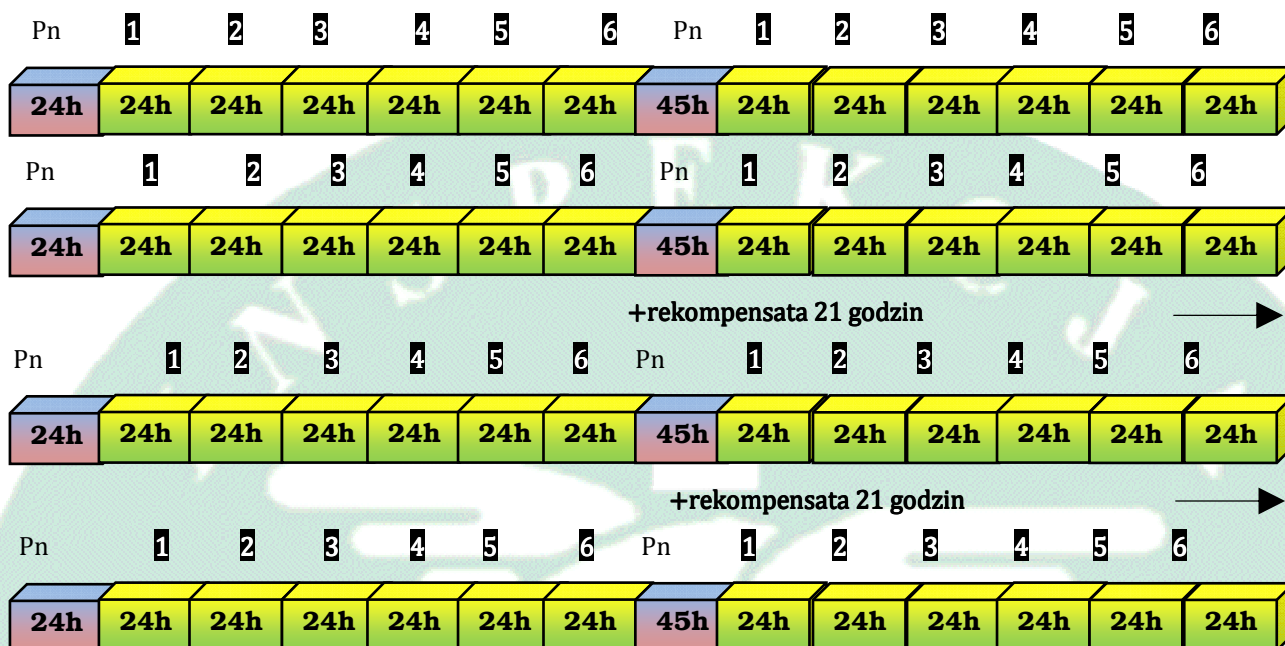
Jeżeli kierowca towarzyszy pojazdowi transportowanemu promem lub pociągiem i wykorzystuje regularny dzienny okres odpoczynku, okres ten można przerwać nie więcej niż dwukrotnie innymi czynnościami trwającymi łącznie nie dłużej niż godzinę. Podczas tego regularnego dziennego okresu odpoczynku kierowca musi mieć do dyspozycji koję lub kuszetkę. Poniższy przykład ilustruje prawidłowo odebrany odpoczynek na promie lub w pociągu, jeżeli kierowca odbiera regularny dzienny okres odpoczynku w jednej części.



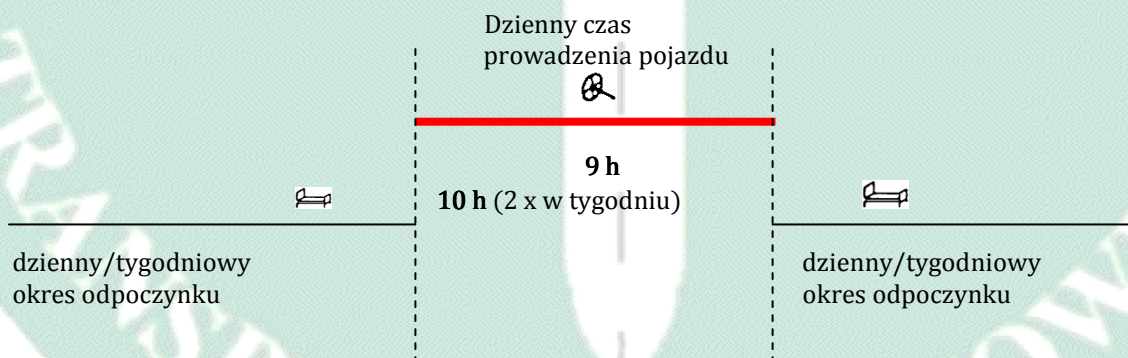
Zgodnie z komentarzem Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości (sprawa C-439/01) wyżej opisana możliwość podziału odpoczynku kierowcy, który towarzyszy pojazdowi transportowanemu promem lub pociągiem nie dotyczy regularnego dziennego okresu odpoczynku odbieranego w dwóch częściach (3 godziny + 9 godzin) oraz regularnego lub skróconego odpoczynku tygodniowego.

Nie później niż po zakończeniu sześciu okresów 24 godzinnych, kierowca przedłuża dzienny okres odpoczynku do wymiaru tygodniowego okresu odpoczynku. W ciągu dwóch kolejnych tygodni kierowca wykorzystuje, co najmniej: dwa regularne tygodniowe okresy odpoczynku (45 godzin), lub jeden regularny tygodniowy okres odpoczynku i jeden skrócony tygodniowy okres odpoczynku trwający, co najmniej 24 godziny. Skrócenie to należy jednak skompensować równoważnym odpoczynkiem wykorzystanym jednorazowo przed końcem trzeciego tygodnia następującego po danym tygodniu. Odpoczynek wykorzystywany, jako rekompensata za skrócony tygodniowy okres odpoczynku wykorzystuje się jednorazowo, łącznie z innym okresem odpoczynku trwającym, co najmniej dziewięć godzin. Skrócone tygodniowe okresy odpoczynku poza bazą można wykorzystywać w pojeździe, o ile posiada on odpowiednie miejsce do spania dla każdego

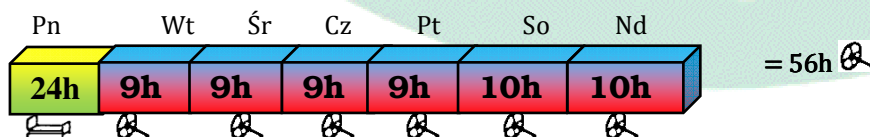
kierowcy i pojazd znajduje się na postoju. Tygodniowy okres odpoczynku, który przypada na dwa tygodnie można zaliczyć do dowolnego z nich, ale nie obu.



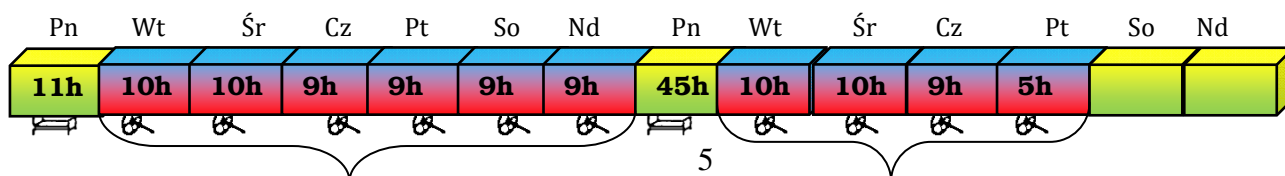
Dzienny czas prowadzenia pojazdu, czyli łączny czas prowadzenia pojazdu (zarejestrowany czas trwania czynności prowadzenia pojazdu) od zakończenia jednego dziennego okresu odpoczynku do rozpoczęcia następnego dziennego okresu odpoczynku lub pomiędzy dziennym okresem odpoczynku a tygodniowym okresem odpoczynku, nie może przekroczyć 9 godzin (10 godzin nie częściej niż dwa razy w tygodniu). Przy czym tydzień należy rozumieć, jako okres od godz. 00.00 w poniedziałek do godz. 24.00 w niedzielę.



Tygodniowy czas prowadzenia pojazdu nie może przekroczyć 56 godzin.

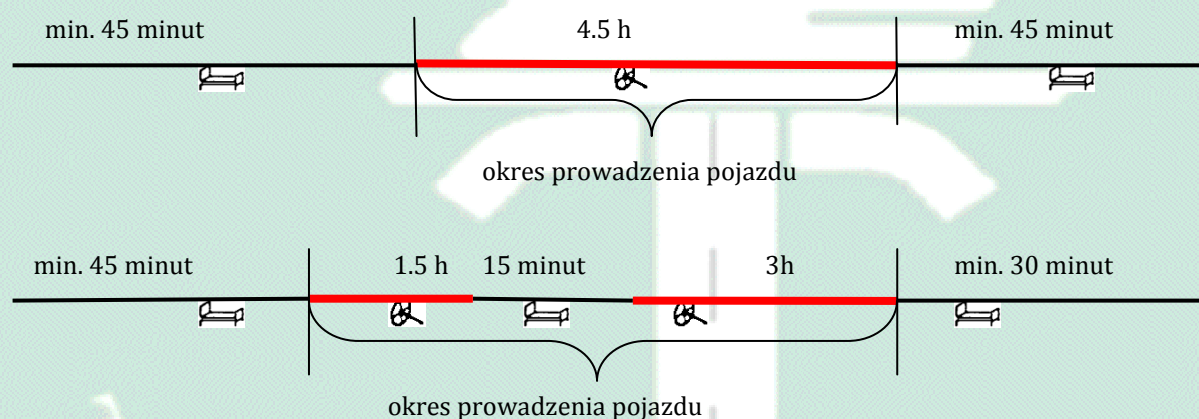


Łączny czas prowadzenia pojazdu w ciągu dwóch kolejnych tygodni nie może być > 90 godzin.



$$56 \text{ h} \quad \text{Ⓢ} \quad + \quad 34 \text{ h} \quad \text{Ⓢ} \quad = 90 \text{ h} \quad \text{Ⓢ}$$

Oprócz ograniczenia maksymalnego dziennego, tygodniowego i dwutygodniowego czasu prowadzenia pojazdu przepisy określają również limit maksymalnego czasu prowadzenia pojazdu bez przerwy. W tym celu zdefiniowano tzw. „okres prowadzenia pojazdu”, czyli czas prowadzenia pomiędzy odpoczynkami lub przerwami trwającymi, co najmniej 45 min. Taki okres prowadzenia pojazdu nie może być dłuższy niż cztery i pół godziny. Przy czym jeżeli kierowca korzysta z możliwości podziału przerwy na dwie części, z których pierwsza musi mieć, co najmniej 15 minut a druga, co najmniej 30 minut, to ta druga min. 30 minutowa część przerwy kończy dany okres prowadzenia pojazdu. Inaczej rzecz ujmując, po okresie prowadzenia pojazdu trwającym cztery i pół godziny kierowca powinien zrobić ciągłą przerwę (odpoczynek) trwającą, co najmniej czterdzieści pięć minut. Można ją podzielić na dwie części, pierwsza musi mieć, co najmniej 15 minut i może być odebrana w dowolnym momencie w trakcie maksymalnie cztero i pół godzinnego okresu prowadzenia, druga, co najmniej 30 minutowa kończy wtedy dany okres prowadzenia pojazdu.



Częstą praktyką w przewozach osób na długich trasach jest wykonywanie przewozu przez załogę trzyosobową, w której wszyscy trzej kierowcy są w pojeździe od początku do końca przewozu. Warto zauważyć, że każdy z kierowców w takiej sytuacji rozpoczyna swoją aktywność w tym samym czasie, nie można przyjmować, że jeden lub dwóch z nich rozpoczyna swój dzień pracy dopiero od momentu prowadzenia pojazdu a wcześniej są „pasażerami”. Zgodnie z definicją kierowcy - jest nią osoba, która prowadzi pojazd nawet przez krótki okres, lub która jest przewożona w pojeździe w celu podjęcia w ramach swoich obowiązków jego prowadzenia w razie potrzeby. W przypadku załogi dwuosobowej pojazd może (2 razy w tygodniu) jechać bez przerwy 20 godzin. Trzeci kierowca przedłuża jazdę tylko o 1 godzinę, ponieważ wszyscy kierowcy przed upływem 30 godzin od momentu rozpoczęcia dnia pracy muszą odebrać dzienny okres odpoczynku.

Przykład 1 załoga trzyosobowa.

Czas	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
1		☉							☐							☉			☐							☐				
2			☐				☉						☐					☉			☐					☐				
3					☐						☉							☐								☐				

Przykład 2 załoga dwuosobowa.

Czas	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
1		☉						☐			☉					☐		☉		☐						☐				
2			☐				☉				☐					☉		☐		☉		☐				☐				

8. Zestawienie obowiązujących aktów prawnych.

1. 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 zmieniające 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).
2. Rozporządzenie Rady (EWG) 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urzędów rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym. (Dz. Urz. WE L 370 z 31. 12. 1985 ze zm.).
3. Rozporządzenie Komisji (WE) NR 1360/2002 z dnia 13 czerwca 2002 r. dostosowujące po raz siódmy do postępu technicznego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urzędów rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym. (Dz. U. WE. L 207 z 5. 08. 2002 r.).
4. Rozporządzenia Rady (WE) Nr 2135/98 z dnia 24 września 1998 r. zmieniające rozporządzenie (EWG) nr 3821/85 w sprawie urzędów rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz dyrektywę 88/599/EWG dotyczącą stosowania rozporządzeń (EWG) nr 3820/85 i (EWG) nr 3821/85 (Dz. Urz. WE L 274 z 09.10.1988)
5. Decyzja Komisji 2007/230/WE z dnia 12 kwietnia 2007 r. w sprawie formularza dotyczącego przepisów socjalnych odnoszących się do działalności w transporcie drogowym (Dz. Urz. WE. L 99 z 14. 04. 2007).
6. Umowa europejska dotycząca pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowo (AETR), sporządzona w Genewie dnia 1 lipca 1970 r. (Dz. U. z 1999 r. Nr 94, poz. 1086 i 1087).
7. Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców. (Dz. U. Nr 92, poz. 879, ze zm.).
8. Ustawa z dnia 29 lipca 2005 r. o systemie tachografów cyfrowych. (Dz. U. Nr 180 poz. 1493 i 1494 ze zm.).
9. Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 23 sierpnia 2007 r. w sprawie częstotliwości pobierania danych z tachografów cyfrowych i kart kierowców oraz warunków przechowywania tych danych. (Dz. U. Nr 159, poz. 1128).
10. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 13 kwietnia 2006 r. w sprawie pobierania danych z tachografu cyfrowego, ich przechowywania i przekazywania (Dz. U. Nr 64, poz. 454).

11. Ustawa z dnia 11 maja 2001 r. Prawo o miarach.
(Dz. U. z 2004 r. Nr 243, poz. 2441 ze zm.).
12. Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 27 grudnia 2007 r. w sprawie rodzajów przyrządów pomiarowych podlegających prawnej kontroli metrologicznej oraz zakresu tej kontroli
(Dz. U. z 2008 r. Nr 3 poz.13).
13. Rozporządzenie Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 11 lutego 2005 r. w sprawie zezwoleń na wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie instalacji lub napraw oraz sprawdzania urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym - tachografów samochodowych.
(Dz. U. z 2005 r. Nr.33, poz.295).
14. Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 23 sierpnia 2007 r. w sprawie wzorów wniosków o wydanie kart do tachografów cyfrowych
(Dz. U. Nr 162, poz. 1152).
15. Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.
(tekst jednolity Dz. U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874 ze zm.).