

Zarządzaj zgodą Aby zapewnić jak najlepsze wrażenia, korzystamy z technologii, takich jak pliki cookie, do przechowywania i/lub uzyskiwania dostępu do informacji o urządzeniu. Zgoda na te technologie pozwoli nam przetwarzać dane, takie jak zachowanie podczas przeglądania lub unikalne identyfikatory na tej stronie. Brak wyrażenia zgody lub wycofanie zgody może niekorzystnie wpłynąć na niektóre cechy i funkcje.

Zarządzaj serwisami Akceptuj Zobacz preferencje

POLITYKA PRYWATNOŚCI oraz PLIKÓW COOKIES

0,00 zł

SKLEP

KONTAKT

LOGOWANIE

MENU

ABC Szkolenia > Blog

Transportowy > Czas pracy kierowców > Czas pracy kierowców – najważniejsze informacje

Czas pracy kierowców – najważniejsze informacje

01

2024

Udostępnij

wpis

5

Może Cię zainteresować:

Kurs z Czasu Pracy Kierowców

Idealny dla kierowców, spedytorów, HR i przewoźników

Regularnie aktualizowany

Poziom od początku do zaawansowanego

Dostęp na 365 dni

Wsparcie merytoryczne

Cena: 349 zł

Dowiedz się więcej!

Czas pracy kierowcy zawodowego w 2024 roku – wszystko co musisz wiedzieć

Czas pracy kierowcy, który na co dzień wykorzystuje tachograf jako urządzenie rejestrujące, reguluje przede wszystkim Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady nr 561/2006 oraz Ustawa o czasie pracy kierowców. Chodzi o kierowców pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony (ciężarówki, ciągniki siodłowe z naczepami) oraz kierowców autobusów. W przytoczonych wcześniej aktach prawnych znajdziemy informacje, ile wynosi tygodniowy czas pracy takiego pracownika, jakiej wartości nie może przekraczać czas jazdy kierowcy, jakie przerwy i odpoczynki należą się kierowcy, a także jak wygląda rozliczanie czasu pracy kierowców.

Czas pracy kierowcy to skomplikowane zagadnienie i wytłumaczenie go na tzw. „chłopski rozum” może się wydawać niemożliwe, ale my podejmiemy tę rękawicę! Zapraszamy do lektury!

Spis treści:

Jakie czynności wliczają się do czasu pracy kierowcy?

Rozkład czasu pracy kierowcy

Tygodniowy czas pracy kierowcy „tira” i autobusu

Dzienny czas jazdy

Darmowe szkolenia z czasu pracy

Tygodniowy czas jazdy

Dwutygodniowy czas jazdy

Praca w porze nocnej

Czy za pracę w godzinach nocnych, kierowcy należy się dodatek do wynagrodzenia?

Przerwy w pracy

Dobowy odpoczynek

Jak planuje się odpoczynkiienne?

Czas pracy kierowcy na 13 i 15 godzin

Odpoczynek dzienny na promie lub kole

Odpoczynek tygodniowy

Rekompensata skróconego odpoczynku tygodniowego

Dwie pauzy 24h z rzędu

Odpoczynek tygodniowy na promie lub kole

Praca w załodze kilkuosobowej

Jakie pojazdy nie podlegają przepisom o czasie pracy?

Kontrola czasu pracy kierowców

Taryfikator mandatów za przekroczenia czasu pracy kierowców

Czas pracy kierowcy – tabele

Jakie czynności wliczają się do czasu pracy kierowcy?

W myśl Ustawy o czasie pracy kierowcy jest to:

Czas od rozpoczęcia do zakończenia pracy, który obejmuje wszystkie czynności związane z wykonywaniem przewozu drogowego, a w szczególności:

prowadzenie pojazdu;

załadowywanie i rozładowywanie oraz nadzór nad załadunkiem i wyładunkiem;

nadzór oraz pomoc osobom wsiadającym i wysiadającym;

czynności spedycyjne;

obsługę codzienną pojazdów i przyczep;

inne prace podejmowane w celu wykonania zadania służbowego lub zapewnienia bezpieczeństwa osób, pojazdu i rzeczy;

niezbędne formalności administracyjne;

utrzymanie pojazdu w czystości.”

Reasumując: przepisy zakładają, że poza samą jazdą, kierowca w trakcie pracy może mieć również inne obowiązki. Obowiązki te określamy mianem innej pracy kierowcy. Można zatem powiedzieć, że czas pracy to czas jazdy + czas innej pracy.

Ciekawostką jest, że do czasu pracy kierowcy wlicza się również 15 minut z przysługującej kierowcy przerwy, jeżeli jego czas pracy przekracza 6

godzin w danym dniu. Jak więc możesz zauważyć. Kojarzenie „czasu pracy” wyłącznie z jazdą jest błędne, ponieważ do czasu pracy kierowcy wliczamy znacznie więcej aktywności.

Rozkład czasu pracy kierowcy

Kiedy zdajemy sobie sprawę co wliczyć do czasu pracy kierowcy, możemy przejść do norm z nim związanych. Rozkład czasu pracy kierowcy w znacznym stopniu zależy od stosunku pracy w jakim jest on zatrudniony.

Kierowcy wykonujący przewozy drogowe na rzecz danego przedsiębiorcy mogą być zatrudnieni na warunkach podstawowego systemu czasu pracy, czyli pracować 8 godzin na dobę i przeciętnie 40 godzin w przeciętnie pięciodniowym tygodniu pracy. Często spotkamy również zadaniowy system czasu pracy i przerywany system czasu pracy. Jednak najpopularniejszym zdaje się być równoważny system czasu pracy, który zakłada możliwość przedłużenia wymiaru czasu pracy do 12 godzin na dobę, przy czym przedłużenie to jest równoważone skróconym czasem pracy w innych dniach lub dniami wolnymi od pracy. Tzn. że taki kierowca w poszczególnych dniach będzie pracował znacznie dłużej, by za to w innych mieć więcej wolnego. Nieco inaczej sprawa ma się z kierowcami zatrudnionymi na podstawie chociażby umowy zlecenia. Oni muszą przede wszystkim zwracać uwagę na konieczność wykorzystania swojego odpoczynku w każdym 24 godzinnym okresie.

Tygodniowy czas pracy kierowcy „tira” i autobusu

Tygodniowy czas pracy kierowcy został ograniczony do maksymalnie 60 godzin. Nie oznacza to jednak, że kierowca może pracować 60 godzin w każdym tygodniu. Biorąc pod uwagę okres rozliczeniowy kierowcy, średnio na każdy tydzień nie może przypadać więcej niż 48 godzin pracy i to już z godzinami nadliczbowymi. To znaczy, że jeżeli w jednym tygodniu kierowca pracuje dłużej, to w innych będzie pracował na tyle mało, żeby nie nastąpiło przekroczenie czasu pracy.

Dzienny czas jazdy

Podstawowym ograniczeniem w pracy kierowcy jest ilość czasu, którą może poświęcić na prowadzenie pojazdu. W tym zakresie kierowcę obowiązuje limit 9 godzin jazdy w ciągu dnia, czyli dokładniej – między dwoma kolejnymi odpoczynkami. Przepisy dopuszczają jednak wydłużenie czasu jazdy – dwa razy w każdym tygodniu kalendarzowym kierowca może prowadzić pojazd nawet do 10 godzin dziennie.

Zapisz się na newsletter dotyczący czasu pracy kierowcy zawodowego!

Zapisz się na newsletter i otrzymuj wiadomości, artykuły i zaproszenia na webinary na temat czasu pracy kierowców zawodowych.

Tygodniowy czas jazdy

Po zsumowaniu wszystkich godzin jazdy w przeciągu tygodnia (poniedziałek – niedziela), nie może dojść do przekroczenia 56 godzin. Jest to maksymalny tygodniowy czas jazdy kierowcy. Co zrozumiałe, tygodniowy limit jazdy (56h) jest niższy niż tygodniowy limit pracy (60h). Jeżeli kierowca w danym tygodniu wykorzysta zatem 56 godzin jazdy, to na całą pozostałą pracę zostaną mu jeszcze 4 godziny.

Dwutygodniowy czas jazdy

Czas jazdy został również ograniczony biorąc pod uwagę dwa kolejne, czyli następujące po sobie, tygodnie. Przepisy wskazują, że dwutygodniowy czas jazdy nie może przekroczyć 90 godzin.

Za przykład weźmy kierowcę, który w pierwszym rozpatrywanym tygodniu jedzie 48 godzin. To znaczy, że w kolejnym może jechać maksymalnie 42 godziny, gdyż $90 - 48 = 42$. Zakładając, że faktycznie wykorzysta te 42 godziny okaże się, że w 3-cim tygodniu limit jego jazdy to ponownie 48 godzin, a w kolejnym 42. Niezależnie jakie dwa kolejne, następujące po sobie tygodnie, weźmiemy pod uwagę – kierowca nie przekracza 90 godzin jazdy.

Praca w porze nocnej

W kontekście układania harmonogramu pracy kierowcy, bardzo istotna jest definicja pory nocnej zawarta w Ustawie o czasie pracy kierowców. Zgodnie z nią, pora nocna to okres czterech wybranych godzin pomiędzy godziną 00:00 i godziną 07:00. Cztery godziny, o których mowa w przepisie, przedsiębiorca może wyznaczyć w różny sposób, np. 00:00 – 4:00, 1:00 – 5:00, 2:30 – 6:30. Godziny nocne kierowców mogą się zatem od siebie różnić w zależności od tego, jakie przyjęła ich firma.

Jeżeli chociaż minuta pracy kierowcy

przypada na wyznaczoną w firmie porę nocną z Ustawy o czasie pracy kierowców, to kierowcę tego obowiązuje w danym dniu limit 10 godzin pracy (pomiędzy kolejnymi odpoczynkami). Praca w tym rozumieniu to suma godzin jazdy i innej pracy. Czy za pracę w godzinach nocnych, kierowcy należy się dodatek do wynagrodzenia?

Pracownikowi wykonującemu pracę w porze nocnej przysługuje dodatek do wynagrodzenia za każdą godzinę pracy w porze nocnej w wysokości 20% stawki godzinowej wynikającej z minimalnego wynagrodzenia za pracę. Trzeba jednak pamiętać, że w tym przypadku chodzi o inną porę nocną – mianowicie 8 wybranych godzin pomiędzy 21:00 a 7:00, zgodnie z Kodeksem Pracy.

Przerwy w pracy

W pracy kierowcy zawodowego obowiązują go dwa rodzaje przerw. Pierwsza z nich dotyczy czasu prowadzenia pojazdu i przypada nie później niż po 4,5 godzinach jazdy. Zgodnie z przepisami, po tym czasie kierowcy należy się przerwa w wymiarze nie krótszym niż 45 minut. Może być ona odebrana w częściach po minimum 15 i minimum 30 minut. Jeśli od początku swojej zmiany, kierowca nie odebrał jeszcze przerwy wynikającej z czasu jazdy, powinien ją rozpocząć najpóźniej po 6 godzinach pracy (jazda + inna praca). W tym przypadku przerwa powinna trwać 30 lub 45 minut, jednak jej krótsza wersja może być stosowana, gdy czas pracy kierowcy wynosi nie więcej niż 9 godzin.

Dobowy odpoczynek

Odpoczynek kierowcy to okres, w którym może on swobodnie dysponować swoim czasem. Odpoczynek dzienny występuje w dwóch wymiarach:

- Regularnym; wówczas trwa minimum 11 kolejnych godzin lub jest odbierany w dwóch częściach po 3 i 9 godzin.
- Skróconym; wówczas trwa minimum 9 kolejnych godzin, ale nie więcej niż 11.

Odpoczynek skrócony może być wykorzystany przez kierowcę 3 razy między kolejnymi odpoczynkami tygodniowymi, czyli tzw. pauzami weekendowymi.

Jak planuje się odpoczynkiienne?

Kierowca, pracując samodzielnie (w obsadzie pojedynczej), od momentu podjęcia pracy w danym dniu ma 24 godziny na to, żeby wykonać swój kwalifikowany odpoczynek dzienny. Innymi słowy – musi zmieścić cały swój odpoczynek w ciągu 24 godzin od rozpoczęcia pracy. Dla przykładu, jeżeli kierowca przyjdzie do pracy na godzinę 6:00 to maksymalnie do 6:00 następnego dnia musi zmieścić się jego wymagany odpoczynek, który miał przewidziany na ten dzień – regularny lub skrócony.

Czas pracy kierowcy na 13 i 15 godzin

Wśród kierowców i pracodawców bardzo popularne jest określenie pracy na 13 i na 15 godzin. O co w tym chodzi? Zależy to od przewidywanej paury kierowcy. Jeśli danego dnia kierowca zdecyduje się na odpoczynek regularny, czyli 11 godzinny to na całą resztę (jazda, inna praca, przerwy, gotowość) pozostaje mu w tej dobie 13 godzin.

24 godziny – 11 godzin odpoczynku = 13 godzin aktywności.

Jeżeli natomiast planowany odpoczynek to 9-tka – w dobie pozostaje kierowcy 15 godzin do dyspozycji.

24 godziny – 9 godzin odpoczynku = 15 godzin aktywności.

Trzeba jednak pamiętać, że praca na 13 i 15 godzin to sformułowania potoczne. W tych godzinach będą bowiem okresy, które do pracy się nie zaliczają jak chociażby części przerw.

Ille razy kierowca może pracować na 15 godzin?

Kierowca ma możliwość wykonania 15-godzinnej zmiany wyłącznie w przypadku, gdy w danym dniu ma zaplanowany skrócony odpoczynek dzienny (9 godzin). Reasumując – taka sytuacja może wystąpić nie więcej niż 3 razy między kolejnymi tygodniowymi odpoczynkami.

Nie można zapomnieć, że zaplanowanie kierowcy trzech potocznych zmian 15 godzinnych w cyklu między odpoczynkami tygodniowymi nie daje prawa do zapomnienia o maksymalnym tygodniowym czasie pracy kierowcy, który wynosi 60 godzin.

Odpoczynek dzienny na promie lub kolei

Rozporządzenie 561/2006 przewiduje pewne odstępstwo w zakresie wykorzystywania odpoczynków, gdy kierowca, na części trasy, podróżuje promem lub koleją. Podstawową kwestią jest jednak zapewnienie kierowcy, na czas takiej przeprawy, miejsca do

spania poza pojazdem – koi lub kuszetki. Jeżeli taki warunek jest spełniony, wówczas kierowca może odebrać w trakcie przeprawy odpoczynek dzienny.

Co więcej, jeżeli podróż promem lub koleją nie trwa na tyle długo, żeby wykorzystać cały odpoczynek w trakcie przeprawy, odpoczynek taki można przerwać i dokończyć na lądzie. W takiej sytuacji należy zadbać o to, aby:

- był to regularny dzienny odpoczynek (min. 11 godzin lub w częściach 3 godziny + 9 godzin),
- cały odpoczynek zmieścił się w 24-godzinach od rozpoczęcia pracy w danym dniu,
- przerwanie odpoczynku na wjazd i zjazd z promu nie trwało dłużej niż 1 godzinę (łącznie).

W przypadku, gdy na promie lub kolei kierowca nie ma zagwarantowanego miejsca do spania, czas ten należy zakwalifikować jako okres dyspozycyjności (nie jest to odpoczynek).

Odpoczynek tygodniowy

Kierowcy, co maksymalnie 6 okresów 24-godzinnych (144 godziny), przysługuje odpoczynek tygodniowy, który może występować w dwóch wymiarach:

- Regularnym; wynosi wówczas co najmniej 45 kolejnych godzin.
- Skróconym; wynosi wtedy co najmniej 24 godziny, ale nie więcej niż 45.

Odpoczynek tygodniowy niekoniecznie musi odbyć się w weekend- może np. przypadać w środku tygodnia. Ważne, żeby między kolejnymi takimi odpoczynkami upłynęło nie więcej niż 6 dni (cykl pracy kierowcy).

W dwóch kolejnych tygodniach, kierowca musi zrealizować nie mniej niż:

- dwa regularne tygodniowe odpoczynki (min. 45 godzin),
- lub jeden regularny (min. 45 godzin) i jeden skrócony (min. 24 godziny) tygodniowy okres odpoczynku.

Rekompensata skróconego odpoczynku tygodniowego

Jeżeli zdarzy się, że kierowca wykorzysta odpoczynek tygodniowy, który będzie krótszy niż 45 godzin, czyli będzie tygodniowym odpoczynkiem skróconym, to w myśl prawa taki odpoczynek należy zrekompensować. Zrekompensować tzn. oddać kierowcy tyle godzin wolnego, ile zabrakło w jego odpoczynku do 45 godziny.

Dla przykładu – jeśli kierowcy zdarzy się wykonać kwalifikowany (zaliczony do danego tygodnia) odpoczynek 24 godzinny, to do 45-ej godziny zabrakło mu 21-tu godzin. I to właśnie 21 godzin będzie wynosiła wartość rekompensaty która musi zostać odebrana w odpowiednim czasie.

45 godzin odpoczynku regularnego – 24 godziny wykonanego odpoczynku = 21 godzin rekompensaty

Jeżeli natomiast skrócony odpoczynek wyniósł 35 godzin to wartość rekompensaty wyniesie 10 godzin i to właśnie 10 godzin musi zostać odebrane.

45 godzin odpoczynku regularnego – 35 godziny wykonanego odpoczynku = 10 godzin rekompensaty

Czas na odbiór rekompensaty to trzy tygodnie licząc od tygodnia, w którym nastąpiło skrócenie. Rekompensaty nie odbiera się osobno, a sumuje się ją z dowolnym innym odpoczynkiem kierowcy.

Dwie pauzy 24h z rzędu

Od 2020 roku transport rzeczy, na skutek wejścia w życie postanowień Pakietu Mobilności, zyskał nowy przywilej w zakresie organizacji odpoczynków tygodniowych. Kierowca ma możliwość wykorzystania w dwóch kolejnych tygodniach, dwóch skróconych odpoczynków tygodniowych (min. 24 godziny). Taka sytuacja może mieć miejsce pod pewnymi warunkami:

- Kierowca wykonuje międzynarodowy przewóz rzeczy (obydwa skrócone odpoczynki wykonuje poza krajem zamieszkania i poza siedzibą pracodawcy).
- Dwa kolejne odpoczynki tygodniowe kierowcy muszą być regularne (min. 45 godzinne).

Rekompensatę za dwa skrócenia należy zsumować i dołączyć do pierwszego regularnego odpoczynku tygodniowego (min. 45 godzinnego).

Na powstały czas (rekompensata + 45 godzinny odpoczynek) kierowca musi mieć zapewnioną możliwość powrotu do kraju siedziby firmy lub do miejsca zamieszkania.

Czy odpoczynek może być wykorzystany w pojeździe?

Na mocy przepisów, kierowca ma prawo odbywać swoje odpoczynki w pojeździe, gdy ten jest wyposażony w miejsce do spania a pojazd znajduje się na postoju. Wyjątkiem są regularne odpoczynki tygodniowe i inne odpoczynki trwające powyżej 45 godzin. Jeżeli taki odpoczynek wypadnie kierowcy na trasie, to pracodawca ma obowiązek zagwarantować mu miejsce do spania poza pojazdem i pokryć koszt takiego

zakwaterowania.

Odpuście tygodniowy na promie lub kolei

Na tych samych zasadach co odpoczynek dzienny (zob. „Odpoczynek dzienny na promie lub kolei”), na promie lub kolei można wykorzystywać również skrócony odpoczynek tygodniowy (min. 24 godziny).

Jednak w przypadku chęci wykorzystania przez kierowcę regularnego tygodniowego odpoczynku (min. 45 godzin) w części podczas przeprawy, wówczas należy pamiętać o dwóch dodatkowych wymaganiach:

- 1) podróż promem musi być zaplanowana na min. 8 godzin,
- 2) pozostałe części składowe odpoczynku muszą być wykorzystane poza pojazdem, w miejscu zagwarantowanym przez pracodawcę.

Nadrzędnym warunkiem wykorzystywania jakichkolwiek odpoczynków na promie lub kolei jest oczywiście zapewnienie kierowcy, na czas przeprawy, miejsca do spania w postaci koi lub kuszetki.

Praca w załodze kilkusobowej

O dwóch kierowcach (lub większej ilości) będziemy mogli powiedzieć, że stanowią załogę, gdy między kolejnymi odpoczynkami, w trakcie każdego okresu jazdy, znajdują się razem w pojeździe, po to aby podjąć się jego prowadzenia w razie konieczności. Mówiąc prościej – cała jazda w danym dniu ma być wykonywana wspólnie. Fakultatywna jest jedynie pierwsza godzina – może zdarzyć się sytuacja, w której jeden kierowca rusza samodzielnie, a drugi dosiada się w trakcie pierwszej godziny jazdy. Ci kierowcy dalej będą traktowani jak załoga.

Co daje praca w załodze? Zamiast 24-ech godzin, potoczna doba kierowców w załodze potrwa aż 30 godzin. To znaczy, że mają oni 30 godzin od rozpoczęcia pracy na wykorzystanie odpoczynku dziennego. Co więcej, ten odpoczynek może być zawsze 9-godzinny – nie obowiązuje ich „limit trzech skróceń”.

Ograniczenia dotyczące jazdy pozostają bez zmian – 9 godzin prowadzenia pojazdu przez każdego członka załogi i możliwe wydłużenie do 10-ciu dwa razy w tygodniu. Nie można również przekraczać 4,5 godziny jazdy bez przerwy.

W zakresie wspomnianych przerw dopuszcza się, aby były one wykorzystywane podczas prowadzenia pojazdu przez drugiego kierowcę, o ile nie jest się zaangażowanym w pomoc kierującemu. Co do zasady jednak, okresy w trakcie których kierowca nie prowadzi pojazdu i nie wykonuje innej pracy, rejestrowane są jako stan gotowości.

Jakie pojazdy nie podlegają przepisom o czasie pracy?

Omówionym przepisom nie podlegają, co do zasady kierowcy pojazdów, których dopuszczalna masa całkowita nie przekracza 3,5 tony i których konstrukcja nie pozwala na przewożenie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą.

Istnieją jednak przypadki, w których pomimo poruszania się pojazdem o większej ładowności, kierowca nie będzie musiał trzymać się tak sztywnych wytycznych. Nie będzie również zmuszony korzystać z tachografu nawet wówczas, gdy jest on zamontowany. Szczegółowy wykaz wyłączeń znajduje się w art. 3 i w art. 13 Rozporządzenia 561/2006. Znajduje się tam chociażby zapis o wyłączeniu z przepisów dla kierowców pojazdów sił zbrojnych, straży pożarnej, ale także betoniarek, pomocy drogowej w promieniu 100 km od bazy czy śmieciarek podczas zbierania i wywozu odpadów z gospodarstw domowych.

Sytuacja ulegnie zmianie od 1 lipca 2026 roku, kiedy to pod omówione przepisy zaczną podlegać kierowcy pojazdów o dmc poniżej 3,5 tony w międzynarodowym transporcie drogowym.

Kontrola czasu pracy kierowców

W przypadku czasu pracy kierowcy zawodowego wszelkie zaniechania zostaną wykryte dużo szybciej niż w przypadku zwykłego etatowego pracownika. Wynika to z częstych kontroli czasu pracy odbywających się nie tylko w firmach transportowych, ale przede wszystkim na drogach – najczęściej na parkingach, granicach, w wyznaczonych strefach na drogach tranzytowych czy w okolicach dużych firm transportowych. I tu warto zaznaczyć, że takiej kontroli może dokonywać nie tylko popularna Inspekcja Transportu Drogowego, ale także policja, Służba Celno-Skarbowa czy Straż Graniczna. W firmie będzie to z kolei najczęściej Państwowa Inspekcja Pracy.

Jeśli kierowca prowadzi pojazd wyposażony w tachograf

cyfrowy, musi być w stanie okazać, na każde żądanie upoważnionego funkcjonariusza służb kontrolnych: swoją kartę kierowcy, wszelkie zapisy odręczne oraz wydruki sporządzone w ciągu bieżącego dnia oraz poprzednich 28 dni oraz wykresówki jeżeli kierowca w tym czasie prowadził również pojazd wyposażony w tachograf analogowy. Na podstawie tych dokumentów oraz danych pobranych z tachografu kontrolujący będzie starał się ocenić, czy doszło do jakichkolwiek naruszeń przepisów o czasie pracy. Nie zmienia to faktu, że poza wymienionymi przed chwilą nośnikami danych, kierowca musi posiadać w pojeździe również inne dokumenty potrzebne na drodze, jak list przewozowy, wypis z licencji czy niekiedy świadectwo kierowcy.

Taryfikator mandatów za przekroczenia czasu pracy kierowców

Jeżeli w wyniku przeprowadzonej kontroli funkcjonariusz stwierdzi uchybienia to zapewne nałoży na kierowcę stosowany mandat. Jakiej wielkości? To zależy od konkretnego naruszenia. Ich wykaz wraz z konkretnymi kwotami znajduje się w załącznikach Ustawy o transporcie drogowym.

Dla kierowców najważniejszy jest załącznik I. To on określa taryfikator dla osoby prowadzącej pojazd. Kolumna 2 wskazuje konkretne naruszenie przepisów, kolumna 3 przewidzianą wysokość mandatu a kolumna 4 wagę naruszenia w skali: poważne, bardzo poważne i najpoważniejsze. Za najpoważniejsze grozi utrata licencji transportowej. Naruszenia związane bezpośrednio z przepisami o czasie pracy zaczynają się w punkcie 5 taryfikatora w Ustawie o transporcie drogowym. Dla przykładu, jeżeli kontrola wykaże „Przekroczenie maksymalnego dziennego czasu prowadzenia pojazdu o czas do jednej godziny”, kierowca musi liczyć się z mandatem rzędu 50 zł za każde takie naruszenie. Mowa o sytuacjach, w których w danym dniu prowadzący nie ma prawa korzystać z wydłużenia jazdy do 10 godzin a mimo to zarejestruje ponad 9 godzin takiej aktywności. Za każdą następną rozpoczętą godzinę przyjdzie mu z kolei zapłacić 100 zł. Podobne kwoty mandatów taryfikator przewiduje za „Przekroczenie maksymalnego czasu prowadzenia pojazdu bez przerwy”. W tym wypadku można zauważyć, że kara dotknie kierowców za przekroczenia powyżej 15 minut, czyli np. jazdę 4 godziny i 46 minut bez wymaganej przerwy. Nie powiedziane jednak, że za mniejsze naruszenie, np. 10 minutowe mandatu nie będzie. Może być, ale nie w odniesieniu do kierowcy. Ustawa posiada również załącznik III i IV, które określają mandaty nakładane kolejno na firmę transportową pod której banderą jeździ kierowca oraz zarządzającego transportem w tej firmie.

Prowadzenie pojazdu z naruszeniem przepisów o czasie prowadzenia pojazdu, obowiązujących przerwach

ni odpoczynku

5.1. Przekroczenie maksymalnego dziennego czasu prowadzenia pojazdu: a) o czas do 1 godziny 50 zł b) za każdą następną rozpoczętą godzinę 100 zł

5.2. Przekroczenie maksymalnego czasu prowadzenia pojazdu bez przerwy: a) o czas powyżej 15 minut do 30 minut 50 zł b) za każde następne rozpoczęte 30 minut 100 zł

5.3. Skrócenie dziennego okresu odpoczynku: a) o czas do 1 godziny 50 zł b) za każdą następną rozpoczętą godzinę 100 zł

5.4. Skrócenie tygodniowego okresu odpoczynku: a) o czas do 1 godziny 50 zł b) za każdą następną rozpoczętą godzinę 100 zł

5.5. Przekroczenie tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu o czas powyżej 30 minut do 2 godzin oraz za każdą następną rozpoczętą godzinę 50 zł

5.6. Przekroczenie tygodniowego wymiaru czasu pracy, o którym mowa w art. 26c ust. 1 i 2 ustawy o czasie pracy kierowców 4), przez osoby niezatrudnione przez przedsiębiorcę, lecz osobiście wykonujące na jego rzecz przewozy drogowe: a) do mniej niż 2 godzin 50 zł b) od 2 godzin do mniej niż 10 godzin 300 zł c) od 10 godzin 500 zł

Bez względu na kogo przypada zapłacenie danego mandatu, najdotkliwsze kary ustawodawca przewidział w przypadku jakichkolwiek manipulacji zapisami rejestrowanymi przy użyciu tachografu. Dla przykładu za „Nierejestrowanie za pomocą tachografu na wykresówce lub karcie kierowcy wskazań w zakresie prędkości pojazdu, aktywności kierowcy lub przebytej

drogi” kierowcy grozi 2 tysiące złotych mandatu a firmie nawet 10 tysięcy oraz utrata licencji. Warto również wspomnieć, że bardzo często na tym konsekwencje się nie skończą. Według nowych przepisów, w przypadku wykrycia fałszerstwa na tle czasu pracy, kierowcy grozi również utrata prawa jazdy a także postępowanie karne. Warto mieć to zawsze na uwadze podejmując jakiegokolwiek ryzyko zatajenia pewnych informacji.\n\nCzas pracy kierowcy –
tabele i pomoce naukowe