

The logo is a circular emblem with a light green background. It features a stylized white figure of a person with arms outstretched, standing on a vertical road with a dashed center line. The figure is positioned in the center of the circle. The words "INSPEKCJA" are written in white, uppercase letters along the top arc of the circle, and "TRANSPORTU DROGOWEGO" is written along the bottom arc.

INSPEKCJA

Poradnik

dla organizatorów

imprez turystycznych

**Wojewódzki Inspektorat Transportu
Drogowego w Katowicach**

Dariusz Winiarczyk
Z-ca Wojewódzkiego Inspektora
Transportu Drogowego w Katowicach

Co organizator transportu osób powinien wiedzieć na temat czasu pracy kierowcy?

Bezpieczne prowadzenie pojazdów uzależnione jest min. od kondycji psychofizycznej kierowcy. Żeby zachować prawidłowe funkcje psychiczne, odnośnie szybkości i zakresu spostrzegania, szybkości i stałości reakcji, kierowca powinien przestrzegać minimalnych okresów przerw i odpoczynków oraz maksymalnych okresów jazdy. Przepisy socjalne kierowców (zasady wynikające z rozporządzenia WE 561/2006) mają na celu bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu drogowego.

1. Dzienny okres odpoczynku

Gdy pojazd prowadzi 1 kierowca:

- powinien być odebrany **w ciągu 24 godzin** od momentu rozpoczęcia dnia pracy kierowcy,
- regularny powinien trwać, co najmniej **11 godzin** (może być podzielony na dwie części **3 godz. + 9 godz.**),
- skrócony (max **3 razy** pomiędzy dwoma tygodniowymi odpoczynkami), powinien trwać min. **9 godzin**.

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 lub tygodniowymi okresami odpoczynku, w pojeździe przebywa, co najmniej dwóch kierowców w celu prowadzenia pojazdu. Przez pierwszą godzinę obsady kilkuosobowej obecność innego kierowcy lub kierowców jest fakultatywna, ale przez pozostałą część tego okresu jest obowiązkowa.

2. Tygodniowy okres odpoczynku

- powinien się rozpocząć nie później niż po zakończeniu **sześciu okresów 24 godzinnych** licząc od końca poprzedniego tygodniowego okresu odpoczynku,
- w ciągu dwóch kolejnych tygodni kierowca wykorzystuje, co najmniej: dwa regularne tygodniowe okresy odpoczynku trwające 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 łącznie z innym okresem odpoczynku trwającym, co najmniej dziewięć godzin - przed końcem trzeciego tygodnia następującego po danym tygodniu.

3. Dzienny czas prowadzenia pojazdu

- łączny czas 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** (dwa razy w tygodniu może trwać **do 10 godz.**).

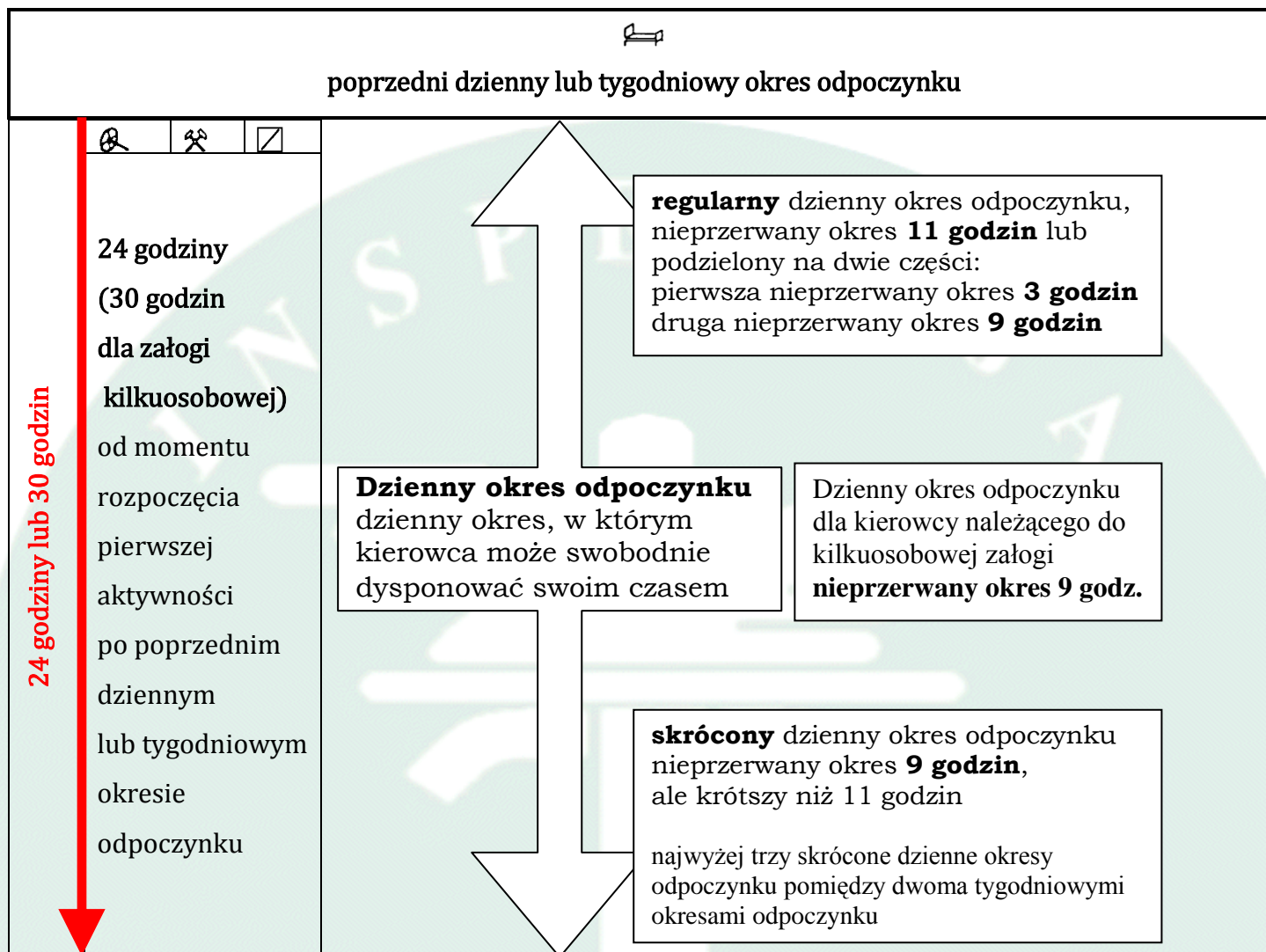
Przy czym tydzień należy rozumieć, jako okres od godz. 00.00 w poniedziałek do godz. 24.00 w niedzielę.

4. Tygodniowy czas prowadzenia pojazdu nie może przekroczyć 56 godzin.

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

6. Przerwy w jeździe - po okresie prowadzenia pojazdu trwającym **cztery i pół godziny** kierowca powinien zrobić ciągłą przerwę (odpoczynek) trwającą, co najmniej **czterdzieści pięć minut**. Przerwę można podzielić na dwie części, pierwsza musi mieć, co najmniej **15 minut** a druga, co najmniej **30 minut**.

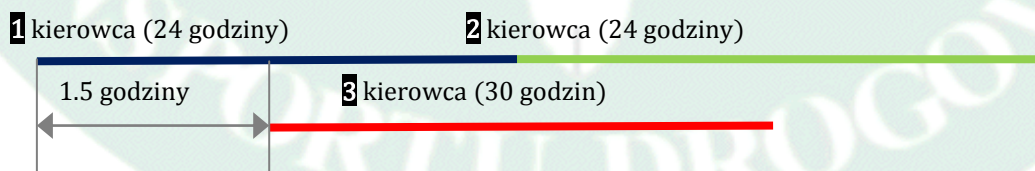
Schemat obrazujący zasady odbierania dziennego okresu odpoczynku, jako regularnego lub skróconego



Dzienny okres odpoczynku poza bazą można wykorzystywać w pojeździe, o ile posiada on odpowiednie miejsce do spania dla każdego kierowcy – autobus powinien wtedy stać.

Sposoby rozkładu okresów rozliczeniowych – przykłady.

Załga trzyosobowa 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).

Załuga trzyosobowa 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).

Załuga trzyosobowa przykład.

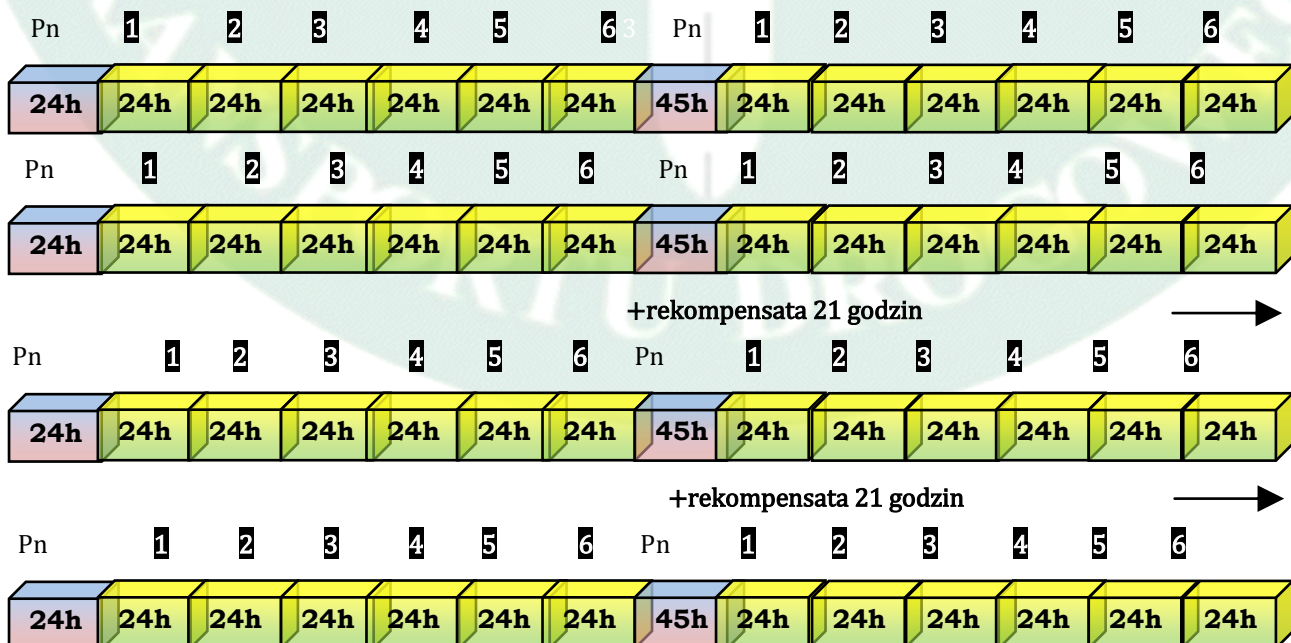


Przyjmując założenia jak w 1 przykładzie, stwierdzamy, że każdy z kierowców może odebrać dzienny okres odpoczynku w ciągu 30 godzin, (ponieważ w trakcie każdego okresu prowadzenia pojazdu pomiędzy dwoma kolejnymi dziennymi okresami odpoczynku, każdy z nich w pojeździe przebywał zawsze z innym kierowcą, przy czym pierwszy kierowca korzysta z dopuszczalnego 1 godzinnego 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 kuzetkę. Poniższy przykład ilustruje prawidłowo odebrany odpoczynek na promie lub w pociągu, jeżeli kierowca odbiera regularny dzienny okres odpoczynku w jednej części.



Przykład odpoczynku tygodniowego

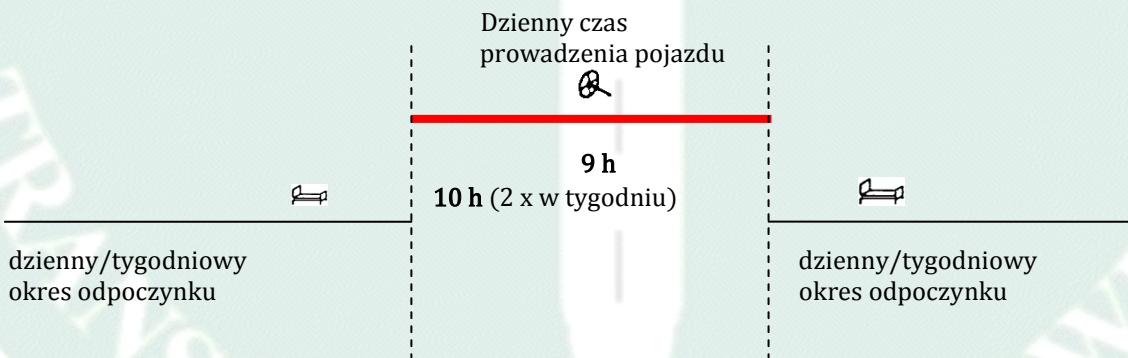


Tygodniowy okres odpoczynku kierowców wykonujących międzynarodowy okazjonalny przewóz osób.

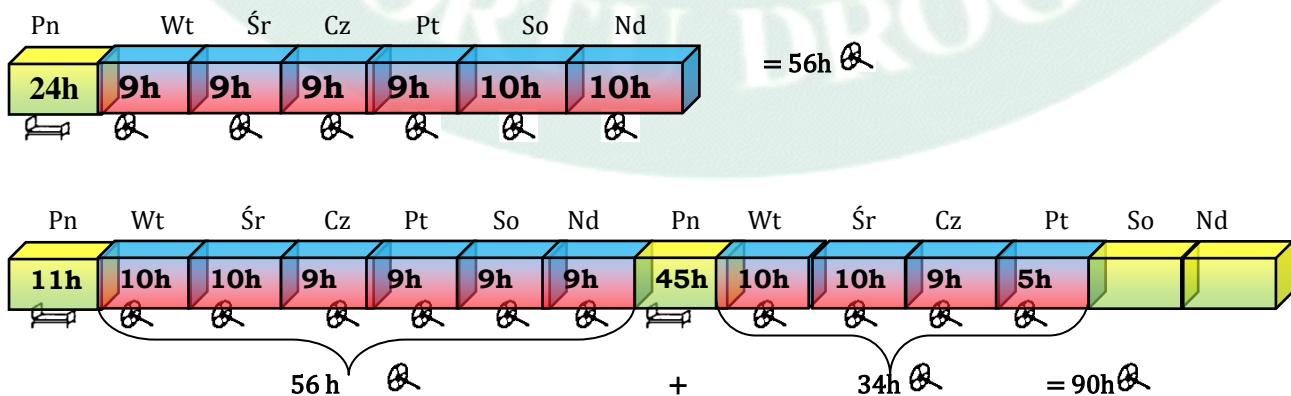
Od dnia 4 czerwca 2010 r. zmieniają się zasady odbierania odpoczynków tygodniowych przez kierowców wykonujących międzynarodowy okazjonalny przewóz osób. Główną cechą przewozu okazjonalnego jest to, że obejmuje przewóz grup pasażerów utworzonych z inicjatywy organizatora, zleceniodawcy lub samego przewoźnika. Odbierać odpoczynki tygodniowe na nowych zasadach będą mogli tylko kierowcy wykonujący międzynarodowy przewóz okazjonalny, którego czas trwania w kraju innym niż ten, w którym rozpoczęto świadczenie tej usługi wynosi, co najmniej 24 kolejne godziny, przy czym ten inny kraj musi być państwem, na terenie, którego do tego przewozu ma zastosowanie rozporządzenie (WE) nr 561/2006. Odebranie tygodniowego okresu odpoczynku kierowcy będą mogli odłożyć i rozpocząć nie później niż po zakończeniu **dwunastu okresów dwudziestoczwierogodzinnych** licząc od końca poprzedniego regularnego trwającego 45 godzin tygodniowego okresu odpoczynku. Kierowca, który odebrał odpoczynek tygodniowy po więcej niż sześciu, ale nie więcej niż dwunastu okresach dwudziestoczwierogodzinnych powinien skorzystać z dwóch regularnych tygodniowych okresów odpoczynku albo jednego regularnego tygodniowego okresu odpoczynku i jednego skróconego tygodniowego okresu odpoczynku trwającego, co najmniej 24 godziny, ale w tym drugim przypadku skrócenie powinno być jednorazowo rekompensowane równoważnym okresem odpoczynku wykorzystywanym przed końcem trzeciego tygodnia po zakończeniu okresu odstęptwa.

Od 2 stycznia 2014 r. odpoczynki tygodniowe na nowych zasadach będzie można odbierać wyłącznie wtedy, gdy pojazd będzie wyposażony w tachograf cyfrowy, dodatkowo, jeżeli przejazd będzie się odbywał w godzinach od 22.00 do 06.00, to będzie musiał być prowadzony przez załogę, co najmniej dwuosobową albo nieprzerwany okres prowadzenia pojazdu pomiędzy dwoma przerwami 45-cio minutowymi odbieranymi zgodnie z art. 7 rozporządzenia 561/2006 dla pojedynczego kierowcy będzie wynosił nie więcej niż 3 godziny.

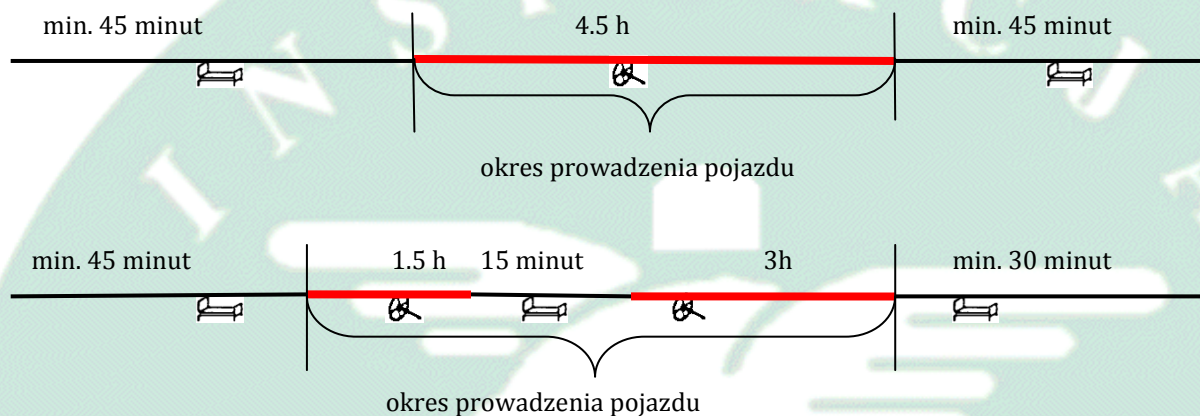
Przykład dziennego czasu prowadzenia pojazdu.



Przykłady tygodniowego i dwutygodniowego czasu prowadzenia pojazdu.

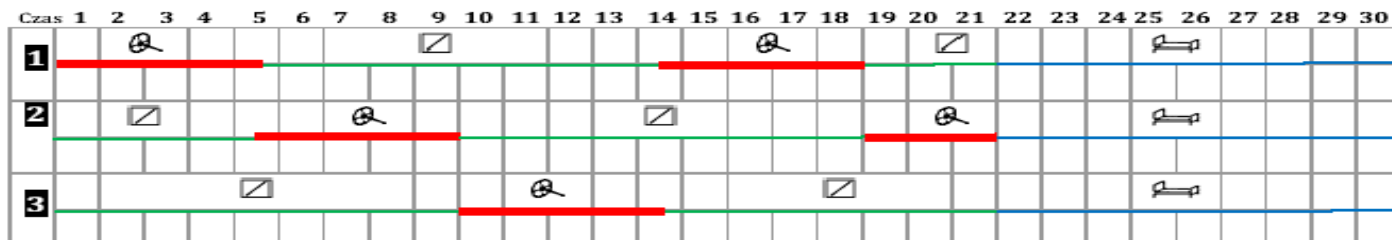


Przykład odbierania przerw w prowadzeniu pojazdu.



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 przedłuży 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.



Przykład 2 załoga dwuosobowa.

