

1. Kiedy kierowca dokonuje wpisu w na karcie podczas przekraczania granicy? Czy musi to zrobić manualnie?

Jak wynika z Rozporządzenia (UE) nr 165/2014 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym od 1 stycznia 2025 roku istnieje obowiązek montowania tachografów inteligentnych drugiej generacji (G2V2). To rozporządzenie nakłada na przewoźników obowiązek wymiany starszych tachografów na tachografy inteligentne drugiej generacji w pojazdach wykorzystywanych w transporcie międzynarodowym w Unii Europejskiej. Oznacza to, że kierowca nie ma obowiązku dokonywania manualnego wpisu w przypadku przekraczania granicy, gdyż proces ten przebiega automatycznie.

2. Jaki przewóz jest przewozem drogowym na potrzeby własne?

Przewozy na potrzeby własne są zdefiniowane w art. 4 pkt 4) ustawy o transporcie drogowym. Z przepisów tych wynika, że aby dany przewóz drogowy mógł być uznany za przewóz na potrzeby własne muszą być spełnione łącznie następujące warunki:

1. Pojazd musi być kierowany przez przedsiębiorcę lub jego pracownika (obowiązkowa umowa o pracę)
2. Przedsiębiorca posiada tytuł prawny do dysponowania pojazdem. Może to być np.: umowa kupna-sprzedaży, faktura VAT, umowa darowizny, umowa leasingu, umowa użyczenia. Jeśli jest właścicielem pojazdu, wystarczającym dokumentem jest dowód rejestracyjny.
3. Jeśli pojazd jedzie z ładunkiem to rzeczy przewożone są własnością przedsiębiorcy lub zostały przez niego sprzedane, kupione, wynajęte, wydierżawione, wyprodukowane, wydobyte, przetworzone lub naprawione albo celem przejazdu jest przewóz osób lub rzeczy z przedsiębiorstwa lub do przedsiębiorstwa na jego własne potrzeby, a także przewóz pracowników i ich rodzin.
4. Turystyczny przewóz osób nie jest przewozem na potrzeby własne.

W celu wykonywania przewozu na potrzeby własne, należy zgłosić się do właściwego starostwa (lub GITD – w przypadku przewozu międzynarodowego) w celu uzyskania dokumentu „Zaświadczenie na przewozy drogowe na potrzeby własne”. Zgłaszamy również pojazdy, którymi będziemy wykonywać te przewozy. Do każdego zgłoszonego pojazdu otrzymujemy wypis z zaświadczenia na przewozy drogowe na potrzeby własne, który powinien znajdować się w pojeździe i być okazywany do kontroli drogowej.

3. Czy w przypadku kiedy karta kierowcy uległa uszkodzeniu, kierowca może kontynuować zadanie przewozowe jeżeli tak, to w jakim okresie?

Sytuację tą reguluje art. 29 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego I Rady (UE) Nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r.

Stanowi on że w przypadku uszkodzenia karty, kierowca musi w terminie siedmiu dni kalendarzowych wystąpić o kartę zastępczą do właściwych organów (PWPW) w państwie członkowskim swojego normalnego miejsca zamieszkania. PWPW wydaje kartę zastępczą w ciągu ośmiu dni roboczych od dnia otrzymania szczegółowego wniosku o jej wydanie.

Kierowca może kontynuować jazdę bez karty przez maksymalnie 15 dni. Okres ten może przedłużyć, jeśli konieczny jest powrót do bazy.

4. Czy operator koparki, który przewozi ją pojazdem ciężarowym o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t musi ukończyć szkolenie okresowe kierowców/kwalifikację wstępną/kwalifikację wstępną przyspieszoną?

Nie musi - pod warunkiem, że kierowca przewozi koparkę w celu wykonania nią określonej pracy, a prowadzenie pojazdu nie jest jego głównym zajęciem.

Stanowi o tym art. 39 a ust. 1 pkt 5) i 6) ustawy o transporcie drogowym.

5. Czy kierujący wykonujący przewozy na potrzeby własne pojazdem o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t a nie więcej niż 7,5 t musi rejestrować swoją aktywność na karcie kierowcy, czy może skorzystać z wyłączenia zawartego w art. 3 lit. h rozporządzenia (WE) Nr 561/2006?

Tak, przewozy drogowe na potrzeby własne pojazdami o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony podlegają przepisom o rejestrowaniu czasu pracy kierowcy. Nie jest dopuszczalne zastosowanie wyłączenia zawartego w art. 3 lit. h) rozporządzenia (WE) nr 561/2006 w przypadku wykonywania przewozów na potrzeby własne. Przepis ten dotyczy bowiem „*przewozu drogowego pojazdami lub zespołami pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 7,5 tony używanymi do niehandlowego przewozu rzeczy*”. Pojęcie niezarobkowego przewozu drogowego (przewozu na potrzeby własne) nie jest tożsame z przewozem niehandlowym.

6. Stosowanie wyjątków od obowiązku używania tachografu i stosowania się do przepisów rozporządzenia 561/2006 (wyjątki z art. 3 i 13 rozporządzenia 561/2006, najczęściej art. 3 lit. h rozporządzenia – rozumienie pojęcia „przewóz niehandlowy”).

Wyjątki takie zostały enumeratywnie wymienione w art. 3 i art. 13 rozporządzenia (WE) Nr 561/2006. Trzeba pamiętać, że wyłączenia tam zawarte należy interpretować w sposób ścisły i niedopuszczalna jest wykładnia rozszerzająca.

Odnosnie natomiast przepisu art. 3 lit. h) rozporządzenia 561/2006, dotyczącego przewozów niehandlowych, wskazać trzeba, że przewóz taki nie może mieć związku z wykonywaną działalnością gospodarczą. Należy również odróżnić ten przewóz od niezarobkowego przewozu drogowego (przewozu na potrzeby własne), zdefiniowanego w UTD. Szczegółowy opis powyższego zagadnienia zawarty został pod poniższym linkiem:

<https://www.gov.pl/web/gitd/potrzeby-wlasne-a-niehandlowe>

7. Czy kierowca „autolawety” o d.m.c. powyżej 3,5 t musi rejestrować swoją aktywność na karcie kierowcy w przypadku przewozu auta odebranego od klienta po wypadku?

Nie, pod warunkiem, że przewóz taki jest wykonywany w promieniu 100 km od bazy przedsiębiorcy. Powyższe wynika z przepisu art. 3 lit. h) rozporządzenie (WE) nr 561/2006, w którym ustanowiono wyjątek od obowiązku rejestracji aktywności kierowcy podczas przewozu drogowego pojazdami specjalistycznymi pomocy drogowej poruszającymi się w promieniu 100 km od swej bazy. W pozostałych przypadkach kierujący ma obowiązek rejestrowania swojej aktywności na karcie kierowcy.

8. Czy dopuszczalne jest okazanie podczas kontroli drogowej notarialnie poświadczonej kopii wypisu z licencji/zezwolenia/zaświadczenia na potrzeby własne?

Nie. W art. 87 UTD ustawodawca w sposób precyzyjny wskazał na konieczność okazania podczas kontroli drogowej oryginału wypisu z zezwolenia/licencji/zaświadczenia. Dokumentacja taka jest wydawana przez uprawnione organy na blankietach zgodnych ze wzorami określonymi w rozporządzeniach. Istotne są również, każdorazowo sprawdzane przez osoby przeprowadzające kontrolę, zabezpieczenia dokumentacji przed podrobieniem, takie jak np. mikrodruki, świecące włókna widoczne tylko w świetle UV, znaki wodne czy suche tłoczenia. Pamiętać należy również, iż w/w obowiązek ustawy dotyczy okazania podczas kontroli drogowej wypisu z zezwolenia/licencji/zaświadczenia, a nie samego zezwolenia/licencji/zaświadczenia.

9. Od kiedy w „busach” do 3,5 t będą wymagane tachografy i w jakiego rodzaju przewozach?

Obowiązek taki powstanie z dniem 1 lipca 2026 r. i będzie on dotyczył międzynarodowego transportu rzeczy i przewozów kabotażowych. Powyższe wynika wprost z art. 2 ust. 1 lit. aa) rozporządzenia (WE) nr 561/2006, w myśl którego niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do przewozu drogowego od dnia 1 lipca 2026 r. - rzeczy w międzynarodowym transporcie drogowym lub kabotażowym, gdy dopuszczalna masa całkowita pojazdów łącznie z przyczepą lub naczepą przekracza 2,5 tony.

10. Czy prowadząc jednoosobową działalność gospodarczą wymagane jest prowadzenie ewidencji czasu pracy?

Tak. Obowiązek ten wynika wprost z przepisów prawa, a dokładniej ustawy o czasie pracy kierowców.

Stosownie do art. 1 pkt 1a) lit. a) ustawy o czasie pracy kierowców, ustawa określa czas pracy przedsiębiorców osobiście wykonujących przewozy drogowe, do których ma zastosowanie rozporządzenie (WE) nr 561/2006, albo Umowa europejska dotycząca pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR).

W myśl natomiast art. 26d ust. 1 w/w ustawy ewidencję czasu pracy przedsiębiorcy, o którym mowa w art. 1 pkt 1a, prowadzi ten przedsiębiorca.

11. Czy kierowcy będący obywatelami „krajów trzecich” (spoza UE) zatrudnieni w Polsce muszą posiadać kwalifikację kierowcy?

Tak. Obowiązek taki wynika z przepisów UTD, a dokładniej z art. 39a ust. 1 pkt 5) i 6) zgodnie z którym przedsiębiorca lub inny podmiot wykonujący przewóz drogowy może zatrudnić kierowcę, jeżeli osoba ta:

5) uzyskała kwalifikację wstępną lub kwalifikację wstępną przyśpieszoną, zwane dalej "kwalifikacją";

6) ukończyła szkolenie okresowe.

Ponadto zgodnie z art. 32a UTD do kierowcy niebędącego obywatelem państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, zatrudnionego przez przedsiębiorcę mającego siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, wykonującego międzynarodowy transport drogowy rzeczy, stosuje się przepisy rozporządzenia 1072/2009 dotyczące świadectwa kierowcy.

Dodatkowo należy pamiętać, że zgodnie z przepisem art. 39f ust. 3 pkt 2) UTD kierowca zamierzający wykonywać lub wykonujący przewóz drogowy jest obowiązany uzyskać wpis potwierdzający spełnienie wymagań, o których mowa w art. 39a ust. 1 pkt 3 i 4 oraz odpowiednio w pkt 5 i 6 oraz art. 39b² ust. 1, w:

1) polskim krajowym prawie jazdy albo

2) karcie kwalifikacji kierowcy, jeżeli nie jest możliwe wydanie krajowego prawa jazdy z wpisem potwierdzającym brak przeciwwskazań zdrowotnych i psychologicznych do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy oraz uzyskanie odpowiedniej kwalifikacji albo ukończenie odpowiedniego szkolenia okresowego.

Wykaz skrótów:

UTD – ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2024 r., poz. 1539 ze zm.);

Rozporządzenie (WE) Nr 561/2006 – 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.U.U.E.L. z 2006 r., Nr 102, poz. 1 ze zm.);

Rozporządzenie (UE) Nr 165/2014 – rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz.U.U.E.L. z 2014 r., Nr 60, poz. 1 ze zm.);

Ustawa o czasie pracy kierowców – ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz.U. z 2024 r., poz. 220 ze zm.);

Rozporządzenie 1071/2009 – rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) Nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące

warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE (Dz.U.U.E.L. z 2009 r., Nr 300, poz. 51 ze zm.);

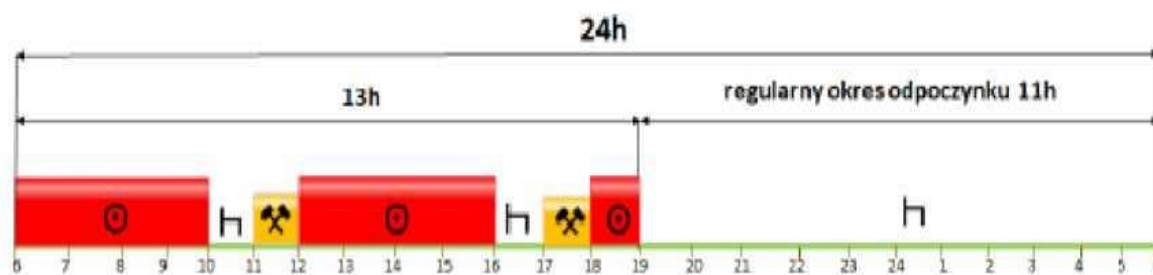
Rozporządzenie 581/2010 – rozporządzenie Komisji (UE) Nr 581/2010 z dnia 1 lipca 2010 r. w sprawie maksymalnych okresów na wczytanie odpowiednich danych z jednostek pojazdowych oraz kart kierowców (Dz.U.U.E.L. z 2010 r., Nr 168, poz. 16 ze zm.);

d.m.c. – dopuszczalna masa całkowita.

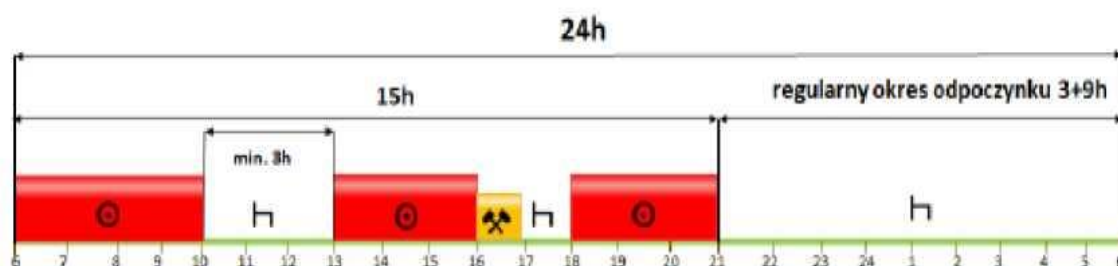
12. Jak prawidłowo ustalać okresy odbierania odpoczynków dziennych?

Kierowca co do zasady w każdym 24 godzinny okresie po upływie poprzedniego dziennego okresu odpoczynku lub tygodniowego okresu odpoczynku musi wykorzystać kolejny dzienny okres odpoczynku. Należy nadmienić, że każda aktywność inna niż odpoczynek, stanowi początek okresu rozliczeniowego dla ustalenia wymaganego odpoczynku dziennego.

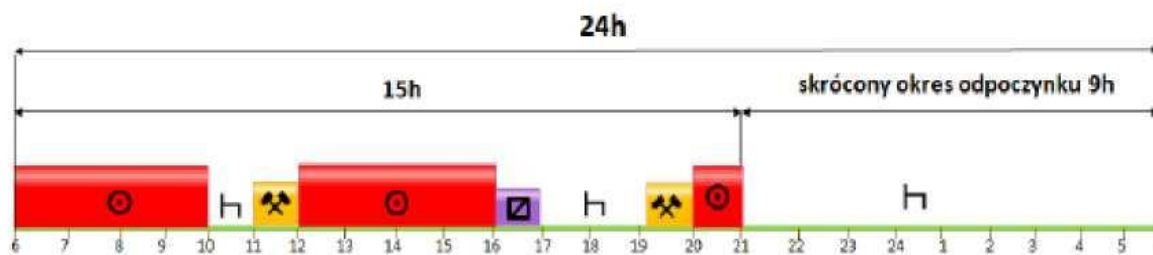
Odpoczynek dzienny odebrany w okresie 24- godzin w wymiarze co najmniej 11 nieprzerwanych godzin jest odpoczynkiem regularnym.



Istnieje możliwość odebrania regularnego odpoczynku dziennego w sposób alternatywny, tj. wykorzystany w dwóch częściach, zawarty w całości w 24- godzinny okresie rozliczeniowym z których pierwsza musi nieprzerwanie trwać co najmniej 3 godziny, a druga co najmniej 9 godzin.

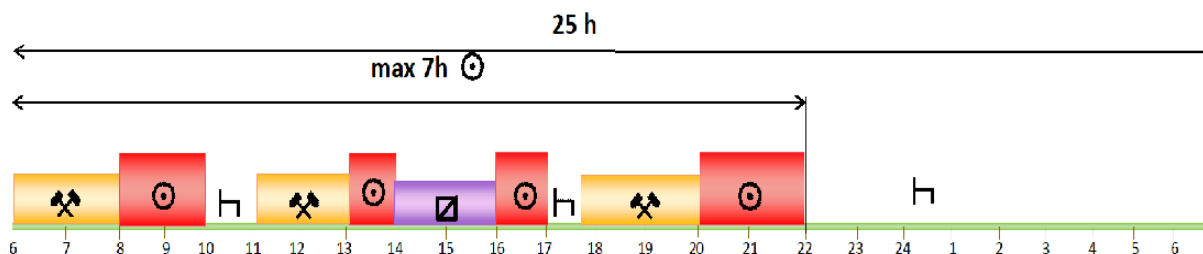


Obok odpoczynku regularnego kierowca ma możliwość odbierania odpoczynku skróconego. Jeżeli część dziennego okresu odpoczynku zawarta w 24- godzinny okresie rozliczeniowym wynosi co najmniej 9 godzin, ale mniej niż 11 godzin, wówczas ten dzienny okres odpoczynku uznaje się za skrócony dzienny okres odpoczynku. Kierowca może mieć najwyżej 3 skrócone dzienne okresy odpoczynku pomiędzy dwoma tygodniowymi okresami odpoczynku.

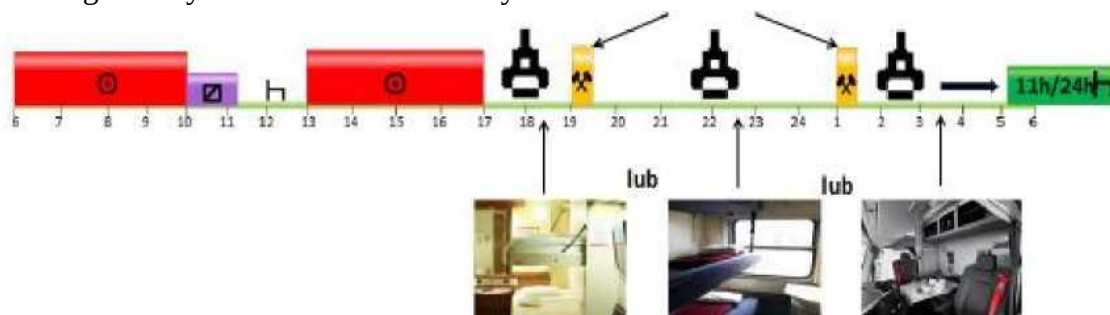


Ustawodawca przewidział również odstępstwa od wyżej przedstawionych zasad.

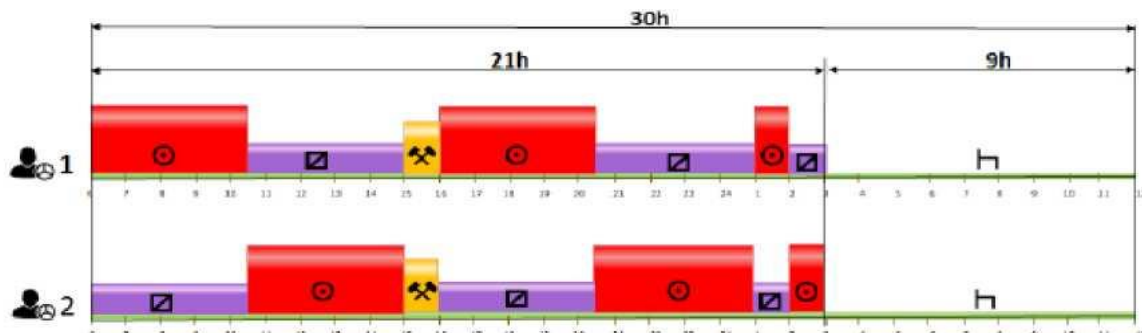
1. Kierowca wykonujący pojedynczy okazjonalny przewóz osób trwający co najmniej 6 kolejnych okresów 24- godzinnych może raz skorzystać z dziennego okresu odpoczynku w ciągu maksymalnie 25 godzin po zakończeniu poprzedniego okresu odpoczynku, pod warunkiem, że dzienny czas prowadzenia pojazdu nie przekracza 7 godzin. Zgodnie z tymi samymi zasadami odstępstwo może zostać wykorzystane dwukrotnie jeżeli przewóz trwa co najmniej 8 kolejnych okresów 24- godzinnych.



2. Kierowca towarzyszący pojazdowi transportowanemu promem lub pociągiem może wykorzystać regularny dzienny okres odpoczynku, przerwany nie więcej niż dwukrotnie innymi czynnościami trwającymi łącznie nie dłużej niż 1 godzinę. Podczas tego regularnego dziennego okresu odpoczynku kierowca musi mieć do dyspozycji kabinę sypialną, koję lub kuzetkę oraz całość odpoczynku musi być zawarta w 24-godzinny okresie rozliczeniowym.



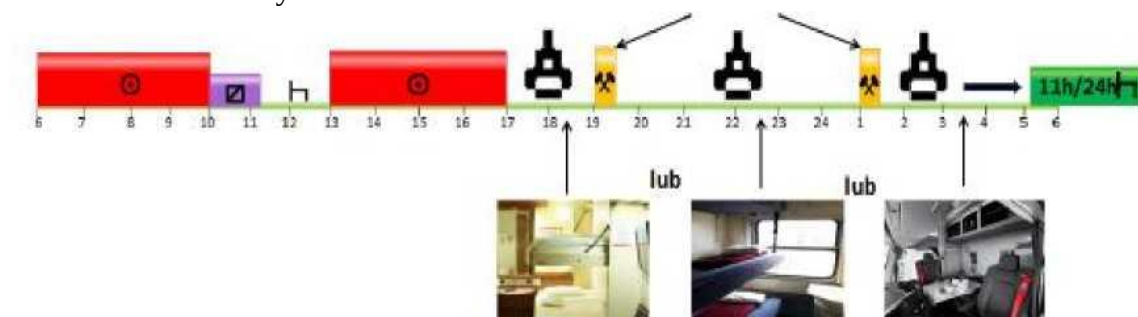
3. W odróżnieniu do kierowcy prowadzącego pojazd w obsadzie jednoosobowej, dla którego okres rozliczeniowy wynosi 24 godziny, kierowca należący do kilkuosobowej załogi odbiera odpoczynek dzienny w 30-godzinny okresie rozliczeniowym. W ciągu 30 godzin od zakończenia dziennego lub tygodniowego okresu odpoczynku, każdy z kierowców należący do załogi musi skorzystać z kolejnego dziennego okresu odpoczynku trwającego nieprzerwanie co najmniej 9 godzin.



Art. 8, 9 rozporządzenia (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. U. UE. L. z 2006 r. Nr 102, str. 1 z późn. zm.)

13. Zasady odbierania odpoczynków na promie (zarówno dziennych jak i tygodniowych).

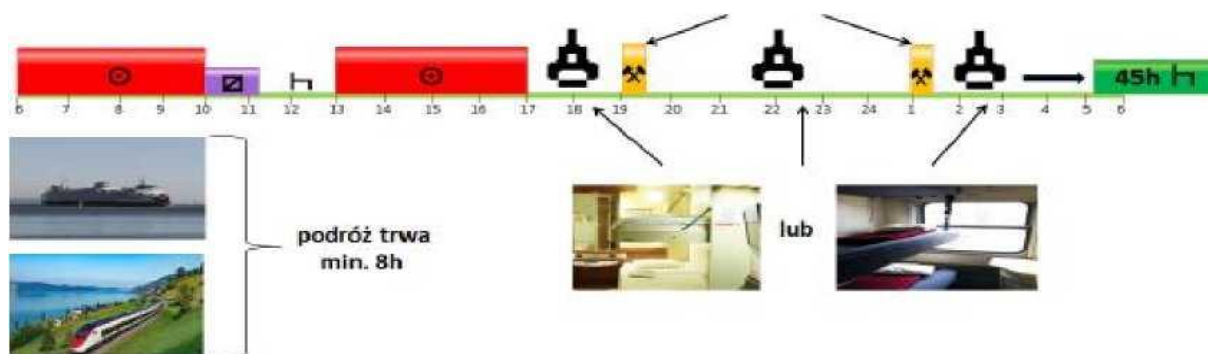
Kierowca towarzyszący pojazdowi transportowanemu promem lub pociągiem może wykorzystać regularny dzienny okres odpoczynku lub skrócony tygodniowy okres odpoczynku, przerywany nie więcej niż dwukrotnie innymi czynnościami trwającymi łącznie nie dłużej niż 1 godzinę. Podczas tego regularnego dziennego okresu odpoczynku lub skróconego tygodniowego okresu odpoczynku kierowca musi mieć do dyspozycji kabinę sypialną, koję lub kuzetkę oraz całość odpoczynku musi być zawarta w 24- godzinnym okresie rozliczeniowym.



W odniesieniu do regularnych tygodniowych okresów odpoczynku powyższe odstępstwo dotyczy wyłącznie podróży promem lub pociągiem, jeżeli:

- podróż jest zaplanowana na przynajmniej 8 godzin; oraz
- kierowca ma do dyspozycji kabinę sypialną na promie lub w pociągu.

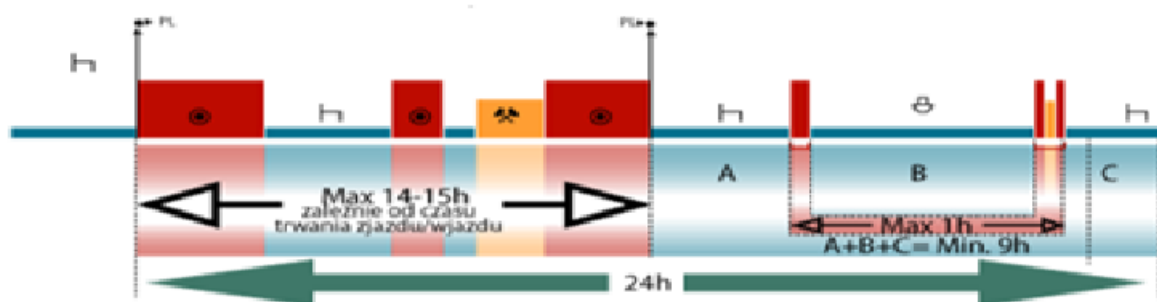
Dodatkowo należy zaznaczyć, że mimo odstępstwa, kierowca nie może, przed wejściem na pokład i/lub po zejściu z promu/pociągu, spędzić pozostałej części swojego regularnego tygodniowego odpoczynku w pojeździe.



14. Czy na promie można odbierać odpoczynek dzielony 3+9 oraz , czy można podzielić „dziewiątkę”.

Kierowca towarzyszący pojazdowi transportowanemu promem lub pociągiem może wykorzystać odpoczynek „dzielony 3+9”, jak również może dwukrotnie przerwać drugą część tego odpoczynku. Zgodnie z definicją odpoczynek „dzielony” jest to regularny dzienny okres odpoczynku wykorzystywany alternatywnie. Odstępstwo zawarte w art.9 rozporządzenia (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. U. UE. L. z 2006 r. Nr 102, str. 1 z późn. zm.) mówi, że kierowca towarzyszący pojazdowi transportowanemu promem lub pociągiem może wykorzystać regularny dzienny okres odpoczynku, przerwany nie więcej niż dwukrotnie innymi czynnościami trwającymi łącznie nie dłużej niż 1 godzinę.

Należy jednak pamiętać, że aby skorzystać z takiej formy odpoczynku kierowca musi mieć do dyspozycji kabinę sypialną, koję lub kuszetkę oraz całość odpoczynku musi być zawarta w 24- godzinnym okresie rozliczeniowym.



15. W jakim momencie dokonywać wpisy dot. promu w tachografie, w przypadku kiedy wykorzystujemy odpoczynek dzienny lub tygodniowy podczas przeprawy promowej – przed czy w trakcie płynięcia promem?

Kierowca odbierający odpoczynek dzienny lub tygodniowy na promie dodatkowo oprócz symbolu **H** (odpoczynku) deklaruje w tachografie przeprawę promową (symbol **⚓**) gdy

wjedzie na prom, po ostatecznym ustawieniu pojazdu w ładowni, a przed skierowaniem się na pokład.

16. Jakie są terminy na pobranie danych z karty kierowcy i tachografu?

Maksymalny okres na wczytanie danych wynosi:

- a) 90 dni aktywności w przypadku danych z jednostki pojazdowej;
- b) 28 dni aktywności w przypadku danych z karty kierowcy.

17. Kiedy można korzystać z tzw. funkcji „OUT” w tachografie?

Funkcja "OUT" w tachografie, znana również jako tryb "poza zakresem", może być używana w przypadku wykonywania przewozów wyłączonych z obowiązku stosowania przepisów rozporządzenia (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. U. UE. L. z 2006 r. Nr 102, str. 1 z późn. zm.)

Przewozy wyłączone zostały enumeratywnie wymienione w art. 3 i art. 13 ww. rozporządzenia. Wyłączenia tam zawarte należy interpretować w sposób ścisły, niedopuszczalna jest wykładnia rozszerzająca.

18. Upływ terminu ważności karty kierowcy – czy kierowca ma obowiązek okazywania do kontroli karty kierowcy, której termin ważności upłynął oraz nowej karty?

Tak, kierowca ma obowiązek okazać zarówno nową, jak i starą (nieważną) kartę kierowcy podczas kontroli.

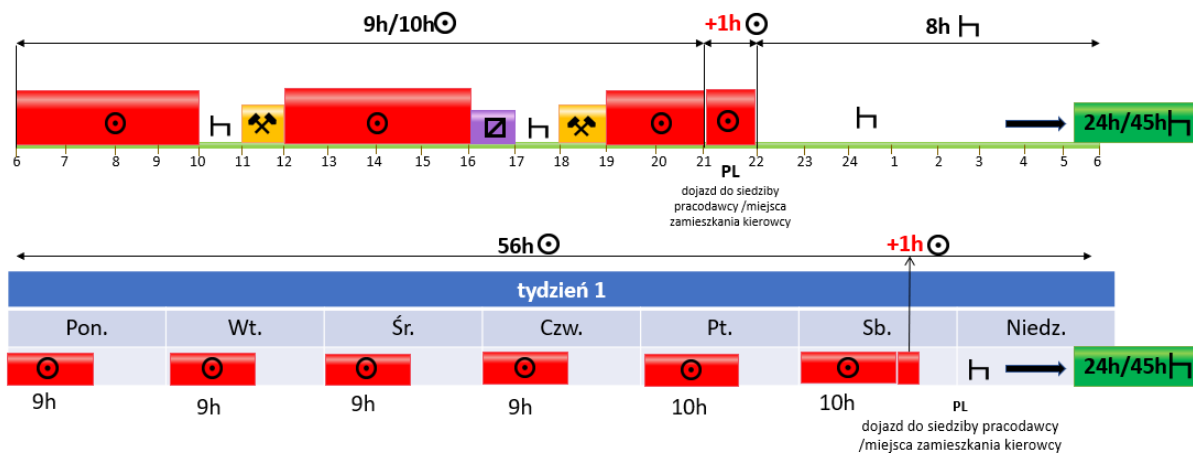
Zgodnie z obowiązującymi przepisami (Rozporządzenie (UE) nr 165/2014 oraz ustawa o transporcie drogowym), kierowca musi mieć przy sobie dane dotyczące swojej aktywności z ostatnich 56 dni.

Jeśli w tym okresie korzystał jeszcze ze starej karty (np. zanim odebrał nową), to również ona zawiera istotne informacje o czasie jazdy, odpoczynkach czy przerwach. Dlatego jej okazanie na żądanie służb kontrolnych takich jak ITD, jest obowiązkowe, nawet jeśli karta już straciła ważność.

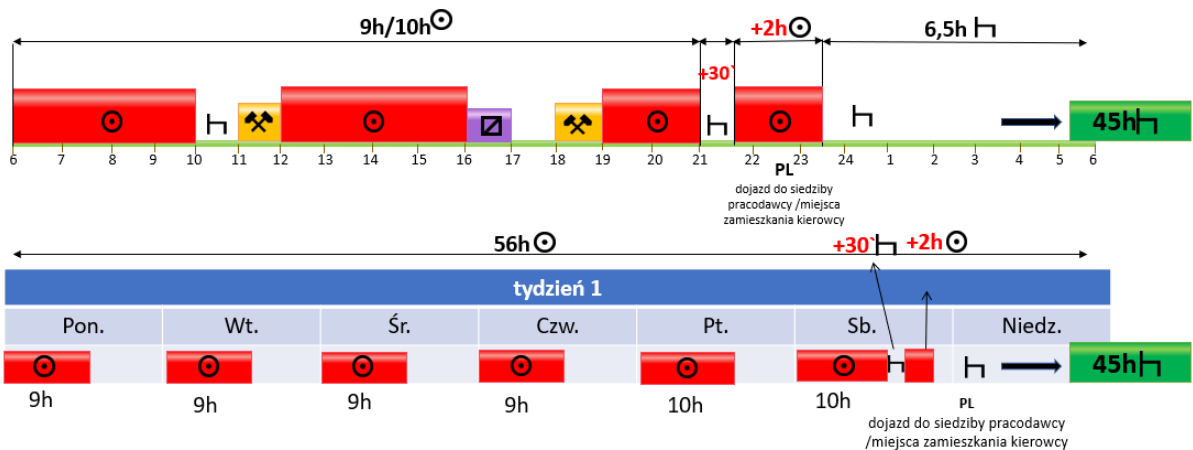
19. Warunki przedłużenia jazdy o godzinę lub dwie pakiet mobilności.

Zgodnie z art. 12 rozporządzenia (WE) 561/2006, pod warunkiem, że nie zagraża to bezpieczeństwu drogowemu oraz umożliwia osiągnięcie przez pojazd odpowiedniego miejsca postoju, kierowca może odstąpić od przepisów art. 6-9 w zakresie niezbędnym dla zapewnienia bezpieczeństwa osób, pojazdu lub ładunku. Kierowca wskazuje powody takiego odstępstwa odręcznie na wykresówce urządzenia rejestrującego lub na wydruku z urządzenia rejestrującego, albo na planie pracy najpóźniej po przybyciu do miejsca pozwalającego na postój.

Pod warunkiem że nie zagraża to bezpieczeństwu ruchu drogowego, w wyjątkowych okolicznościach kierowca może także odstąpić przepisów dot. jazdy dziennej (9 lub 10 godzin ☉), maksymalnego okresu jazdy tygodniowej (56 godzin ☉) oraz przepis dot. dziennego okresu odpoczynku (9 lub 11 godzin ☐), przekraczając dzienny i tygodniowy czas prowadzenia pojazdu o maksymalnie jedną godzinę, aby dotrzeć do centrum operacyjnego pracodawcy lub swojego miejsca zamieszkania w celu wykorzystania tygodniowego okresu odpoczynku.



Na tych samych warunkach kierowca może przekroczyć dzienny i tygodniowy czas prowadzenia pojazdu o maksymalnie dwie godziny, pod warunkiem że wykorzystał on przerwę trwającą nieprzerwanie 30 minut bezpośrednio przed tym dodatkowym czasem prowadzenia pojazdu niezbędnym, aby dotrzeć do centrum operacyjnego pracodawcy lub swojego miejsca zamieszkania w celu wykorzystania regularnego tygodniowego okresu odpoczynku.



Kierowca wskazuje powody takiego odstępstwa odręcznie na wykresówce urządzenia rejestrującego, na wydruku z urządzenia rejestrującego lub na planie pracy najpóźniej po przybyciu do miejsca docelowego lub odpowiedniego miejsca postoju. Każdy wydłużony okres pracy musi być kompensowany równoważnym okresem odpoczynku wykorzystywanym jednorazowo przed końcem trzeciego tygodnia następującego po danym tygodniu.

20. Czy kierowca niebędący obywatelem państwa członkowskiego Unii Europejskiej, zatrudniony przez przedsiębiorcę mającego siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, wykonującego międzynarodowy transport drogowy rzeczy, może legitymować się świadectwem kierowcy wydanym dla przedsiębiorcy mającego siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, innego niż aktualny pracodawca, tj. u którego był zatrudniony wcześniej?

Nie, kierowca nie może posługiwać się świadectwem kierowcy wydanym dla innego przedsiębiorcy niż jego aktualny pracodawca.

Zgodnie z przepisami rozporządzenia (WE) nr 1072/2009, świadectwo kierowcy:

- jest wydawane przedsiębiorcy, który zatrudnia obywatela państwa trzeciego (czyli spoza UE),
- jest ważne tylko w połączeniu z zatrudnieniem u tego konkretnego przedsiębiorcy,
- musi być zwrócone do organu wydającego, gdy kierowca kończy zatrudnienie.

Kierowca spoza UE nie może wykonywać przewozów na podstawie świadectwa kierowcy wydanego dla poprzedniego pracodawcy. Taki dokument jest nieważny w nowym miejscu pracy, nawet jeśli nie upłynął jego termin ważności.

Nowy pracodawca musi wystąpić o nowe świadectwo kierowcy, wydane specjalnie dla swojej firmy.

21. Czy kierowca, który posiada kartę kierowcy wydaną w Wielkiej Brytanii zobowiązany jest do jej wymiany na polską?

W przypadku karty kierowcy wydanej poza RP należy wskazać, że nie podlega ona wymianie i jest ważna przez okres na jaki została wydana, chyba że nastąpi jedna z przesłanek wymienionych w art. 26 ust. 7 rozporządzenia 165/2014r. Powyższy art. stanowi, że karta kierowcy nie może, w okresie swojej ważności, zostać cofnięta ani zawieszona, chyba że zostanie uznana przez właściwe organy państwa członkowskiego za sfałszowaną lub gdy kierowca korzysta z karty, której nie jest posiadaczem, lub gdy karta, w której posiadaniu jest kierowca, została wydana na podstawie fałszywych oświadczeń lub sfałszowanych dokumentów. Jeżeli takie zawieszenie lub cofnięcie karty zostało dokonane przez państwo członkowskie inne niż państwo, które wydało kartę, państwo członkowskie, które zawiesiło lub cofnęło kartę, jak najszybciej zwraca ją organom państwa członkowskiego, które wydało kartę oraz wskazuje powody cofnięcia lub zawieszenia. Jeżeli zwrot karty ma nastąpić w okresie dłuższym niż dwa tygodnie, państwo członkowskie, które ją zawiesiło lub cofnęło powiadamia w ciągu tych dwóch tygodni państwo, które wydało kartę, o powodach tego zawieszenia lub cofnięcia.

Zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 165/2014, kierowca może mieć tylko jedną ważną kartę kierowcy. Jeśli kierowca z ważną kartą zmieni miejsce zamieszkania do innego państwa członkowskiego, może wymienić kartę na nową. Nowe państwo odpowiada za sprawdzenie

jej ważności. Karta kierowcy, która została wydana przez inne państwo niż Polska, zachowuje ważność przez okres, na jaki została wydana — nie podlega automatycznej wymianie w Polsce.

Stara karta jest zwracana do kraju, który ją wydał, wraz z uzasadnieniem. Każda wymiana lub zastąpienie karty musi być zarejestrowane w państwie, które jej dokonało.

Wyjątki – kiedy karta może zostać zawieszona lub cofnięta (art. 26 ust. 7 Rozp. 165/2014):

Karta może zostać zawieszona lub cofnięta wyłącznie, jeśli:

- zostanie uznana za sfałszowaną,
- kierowca posługuje się kartą, która nie należy do niego,
- karta została wydana na podstawie fałszywych danych lub dokumentów.