

Mgr inż. Paweł Andrzejczyk

Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa im. Witelona w Legnicy

ORCID: 0000-0002-8696-573X

e-mail: andrzejczyk@o2.pl

Dr hab. inż., Andrzej Bujak, prof. WSB

Wyższa szkoła Bankowa we Wrocławiu

ORCID: 0000-0002-1040-5533

e-mail: andrzej.bujak@wsb.wroclaw.pl

Czas pracy kierowców autobusów w porze nocnej a stopień świadomości kierowców zawodowych oraz kadry nimi zarządzającej

Night working time of bus drivers and the level of awareness of professional drivers and management staff

Streszczenie

W dobie rosnącej konkurencyjności i poszukiwania sposobów lepszego wykorzystania posiadanych zasobów właściwe wykorzystanie czasu pracy kierowców staje się coraz trudniejszym wyzwaniem dla przedsiębiorstw transportowych. Aby było możliwe optymalne wykorzystanie czasu pracy kierowców, należy przeanalizować różne koncepcje i rozwiązania, poszukując rozwiązań sprawdzonych, adekwatnych do aktualnych potrzeb i uwarunkowań. Szczególnie trudne staje się to do dla przedsiębiorstw, które wykonują transport osób w porze nocnej. Dlatego celem prezentowanego artykułu jest identyfikacja podstawowych problemów w zakresie optymalizacji czasu pracy kierowców zawodowych wykonujących transport osób w porze nocnej w odniesieniu do prawodawstwa Unii Europejskiej oraz Polski.

W opracowaniu zestawiono w ujęciu chronologicznym podstawowe zmiany prawne dotyczące aktywności zawodowej kierowców, które miały miejsce w obrębie prawodawstwa Unii Europejskiej oraz Polski. Artykuł powstał na podstawie analizy dokumentów formalnoprawnych oraz aktów normatywnych obowiązujących w opisywanym obszarze, funkcjonujących w ramach systemu prawnego UE i Polski. Materiały zawarte w prezentowanym materiale są podstawą do dalszych badań i rozważań w omawianym obszarze.

Słowa kluczowe:

czas pracy kierowców, praca w porze nocnej, kierowca, transport, otoczenie prawne

Abstract

In the era of growing competitiveness and searching for ways to better use the resources possessed, proper use of drivers' working time is becoming an increasingly difficult challenge for transport companies. In order to make optimal use of drivers' working time, various concepts and solutions should be analyzed, looking for proven solutions that are adequate to current needs and conditions. This is particularly difficult for companies that transport people during night. Therefore, the purpose of the presented article is to identify the basic problems in the optimization of working time of professional drivers who transport people at night in relation to the legislation of the European Union and Poland. The study presents in a chronological order the basic changes concerning the professional activity of drivers, which took place within the European Union and Poland legislation. The article was created on the basis of the analysis of formal and legal documents and normative acts binding in the described area functioning within the legal system of the EU and Poland. Materials contained in the article are the basis for further research and reflection in the discussed area.

Key words:

Driver's working time, night work, driver, transport, legal environment.

JEL: R4

Wprowadzenie

Obowiązujące w Polsce oraz Europie systemy organizacji czasu pracy kierowców odgrywają ważną rolę we wzroście i rozwoju gospodarczym zarówno przedsiębiorstw transportowych, jak i danego kraju. Odpowiednie wykorzystanie zasobów transportowych jest jednym z czynników decydujących o bezpieczeństwie państw i możliwościach ich rozwoju. Kształt tych regulacji wpływa również na funkcjonowanie podmiotów transportowych, ich rentowność oraz bezpieczeństwo w ruchu drogowym.

Geneza powstania regulacji związanych z czasem pracy jest stosunkowo nowym tworem. W literaturze przedmiotu aktywność określaną mianem pracy posiada szeroki zakres interpretacji. P. Jachnis zwraca uwagę na aspekt czynności pracy jako działania przynoszącego pewne istotne dla wykonującego pracę skutki. Jest to, według badacza: „wysiłek psychiczny, umysłowy lub fizyczny w celu uzyskania pożytecznej dla siebie rzeczy” (Jachnis, 2008, s. 15). Czas pracy według funkcjonującego w Polsce Kodeksu Pracy to „czas, w którym pracownik pozostaje w dyspozycji pracodawcy w zakładzie pracy lub w innym miejscu wyznaczonym do wykonywania pracy” (art. ustawa z 26.06.1974 r. — Kodeks Pracy, Dz.U. z 2019, poz. 1040, art. 128), dalej k.p.

Istotnymi zagadnieniami związanymi z czasem pracy jest nie tylko sam wymiar jego czasu trwania oraz związane z tym normy, ale także zasady oraz metody ewidencjonowania tego okresu. Szczególną grupą zawodową posiadającą własne reguły związane z czasem pracy są kierowcy zawodowi pracujący w transporcie drogowym.

Jednym z pierwszych aktów prawnych regulujących warunki pracy kierowców było rozporządzenie Rady Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej nr 543/69 z 25.03.1969 r. o ujednoczeniu niektórych ustaw socjalnych odnoszących się do transportu drogowego. Rozporządzenie to regulowało minimalny wiek kierowców, dzienny czas prowadzenia pojazdu, który wynosił 8 godzin, z czego kierowca mógł prowadzić maksymalnie 4 godziny po 2 razy z godziną przerwą pomiędzy czterogodzinnymi cyklami. Rozporządzenie to regulowało również czas dziennego okresu odpoczynku, a także zasady dokumentowania pracy, kontroli i karania w przypadku niestosowania się do rozporządzenia.

Kolejnym aktem prawnym regulującym pracę kierowców była sporządzona w 1970 r. w Genewie Umowa AETR, nazywana też Konwencją AETR, która regulowała wiek kierowców, wydłużała dzienny okres prowadzenia pojazdu do 9 godzin i wprowadzała wiele innych istotnych zmian. Polska ratyfikowała powyższą konwencję 30.08.1999 r. (Dz.U. z 1999 r., nr 94, poz. 1087).

Ratyfikowanie przez państwo polskie umowy AETR przełożyło się na ujednoczenie zasad kierow-

ców zawodowych w Polsce. Niektóre firmy przewoźowe starały się jednak sprostać zwiększonemu zapotrzebowaniu na usługi transportowe bez ponoszenia dodatkowych nakładów potrzebnych na zwiększenie zatrudnienia lub rozbudowę taboru. W skrajnych przypadkach powodowało to powstawanie nadużyć i prób obchodzenia przepisów związanych z czasem pracy kierowców.

W krajach tzw. Starej Unii Europejskiej odpowiedzią na pojawiające się nieprawidłowości było wprowadzenie rozporządzenia Rady Europy 3820/85 z 20.12.1985 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego. Rozporządzenie to wskazywało Konwencję AETR, jako akt prawny regulujący zasady pracy załóg wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe oraz zakres stosowania tych przepisów. W swoich zapisach nowe rozporządzenie regulowało takie kwestie jak wiek kierowcy, czas jazdy i przerw, czas odpoczynku dziennego.

Kolejnym istotnym aktem, który został wydany w tym zakresie był dokument stworzony w roku 2002 przez Parlament Europejski, który wydał dyrektywę 2002/15/WE w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego (Dz.Urz. WE L 80 z 23.03.2002, s. 35).

Następnym aktem prawnym, który wydał Parlament Europejski było rozporządzenie (WE) z 15.03.2006 r. Parlamentu Europejskiego i Rady nr 561/2006 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. L 102, s. 1).. Rozporządzenie to regulowało między innymi:

- a) maksymalne normy czasu prowadzenia pojazdu,
- b) maksymalne normy tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu,
- c) minimalny dzienny okres odpoczynku wynosi,
- d) w zakresie tygodniowego odpoczynku kierowcy.

Rozporządzenie z 15.03.2006 r. nr 561/2006, było ostatnim istotnym dokumentem zmieniającym i jednocześnie normującym zasady czasu pracy kierowców w ramach struktur Unii Europejskiej.

W Polsce normy czasowe regulujące czas pracy kierowców do roku 2001 zawarte były głównie w Kodeksie Pracy. Ponieważ Polska wyraziła akces dla przystąpienia do UE z automatu została zmuszona do dostosowania przepisów dotyczących czasu pracy kierowców do obowiązujących w Unii Europejskiej. Uchwalono pakiet ustaw dotyczących transportu drogowego. Ukoronowaniem tych działań było uchwalenie przez Sejm RP 24.08.2001 r. nieobowiązującej już dzisiaj ustawy o czasie pracy kierowców. (Dz.U. nr 123, poz. 1354, <http://isap.sejm.gov.pl>). Ustawa ta, podobnie jak rozporządzenie 3820/85,

określała czas jazdy, przerwy podczas jazdy i odpoczynki kierowców oraz przedsiębiorców wykonujących przewozy drogowe. Przystąpienie Polski do Unii Europejskiej spowodowało wielokrotne zmiany i nowelizacje przepisów obecnie obowiązującej ustawy z 16.04.2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz.U. z 2019 r. poz. 1412 ze zm.).

Analizując literaturę przedmiotu, branżowe fora internetowe, akty prawne związane z branżą transportową oraz czasem pracy kierowców, można zauważyć, że pomimo iż w Polsce i w Europie regulacje związane z czasem pracy kierowców obowiązują ponad 20 lat, to nadal wiele podmiotów ma duży problem z interpretacją przepisów w tym zakresie. Wiele przedsiębiorstw nie ma świadomości podstawowych zapisów i ich wpływu na funkcjonowanie przedsiębiorstw.

Przepisy dotyczące czasu pracy kierowców autobusów przewożących osoby w porze nocnej

Przyczynę ograniczenia czasu pracy kierowcy w porze nocnej można znaleźć w dyrektywie 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 11.03.2002 r. w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego. Preambuła stanowi, że organizm ludzki jest w nocy bardziej wrażliwy na zakłócenia środowiska i na pewne uciążliwe formy organizacji pracy oraz że długie okresy pracy w porze nocnej mogą być szkodliwe dla zdrowia pracowników i mogą zagrażać ich bezpieczeństwu oraz ogólnie, bezpieczeństwu drogowemu. Większość ekspertów nie ma wątpliwości, że praca w porze nocnej jest bardziej męcząca niż w dzień, a dłuższa jazda za kierownicą w nocy sprawia, że kierowca staje się senny. Dodatkowo w nocy często sytuacja na drodze jest gorsza, spowodowane jest to ograniczeniem widoczności, często kierowców oślepiają światła nadjeżdżających z przeciwną stronę pojazdów. W konsekwencji eksperci oraz twórcy prawodawstwa uważają, że zachodzi potrzeba ograniczenia długości okresów pracy w przypadku pracy kierowców w porze nocnej. Skrajna grupa ekspertów twierdzi wręcz, że transport zarobkowy w nocy powinien zostać całkowicie zatrzymany. Mniej skrajne grupy uważają, że zawodowi kierowcy pracujący w porze nocnej powinni otrzymać właściwą rekompensatę za swoje czynności i nie powinni być poszkodowani, jeśli chodzi o możliwości regeneracji.

Od 1.01.2014 r. nastąpiła istotna zmiana przepisów w sprawie czasu pracy kierowców. Obecne

brzmienie przepisów dotyczących pracy w porze nocnej dla transportu drogowego osób i rzeczy opisuje szczegółowo tzw. rozporządzenie 561/2006 oraz ustawa o czasie pracy kierowców. W Polsce do 2018 r. część regulacji zawartych w obu aktach prawnych pozostawało jednak martwych, ponieważ brakowało odpowiednich przepisów, które umożliwiłyby ich egzekwowanie, a służby, które teoretycznie odpowiadały za egzekwowanie norm czasu pracy kierowców, nawzajem przerzucały odpowiedzialność.

W związku z powyższym przedsiębiorcy oraz kierowcy często mieli trudności w interpretacji przepisów oraz znalezieniu pomocy ze strony instytucji, które są powołane w tym celu. W konsekwencji duża część kierowców, która przewozi osoby w porze nocnej nie zna przepisów regulujących taką aktywność. Również brak jednoznacznych uregulowań prawnych nie wpływał motywująco na polskich przedsiębiorców oraz kierowców.

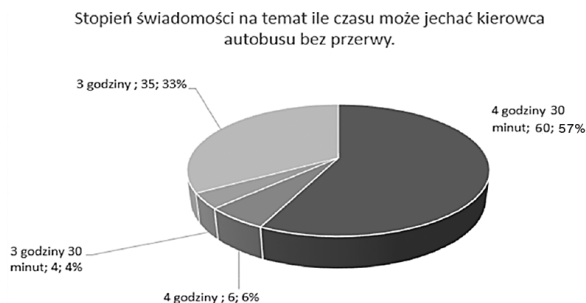
Dlatego też polski ustawodawca na mocy nowelizacji ustawy o transporcie drogowym (Dz.U. z 2019 r. poz. 2140 e zm.), nadał Inspekcji Transportu Drogowego (itd.) uprawnienia do kontroli czasu pracy kierowców w porze nocnej. Nowelizacja wprowadziła też sankcje dla firm za nieprzestrzeganie tych zasad. Zmiany, które wprowadza wspomniana ustawa, wygenerowały ponownie swobodę rodzaju niepewność co do jednoznacznej interpretacji przepisów.

Szczególnie skomplikowanie przedstawia się sytuacja przewoźników, którzy wykonują przewóz osób w porze nocnej. Spora ich część, nie ma świadomości przepisów wprowadzonych od 1.01.2014 r., które wyraźnie mówią, że dla przejazdów w godz. 22.00–6.00, gdzie przewozi się pasażerów, pojazd powinien obsługiwać kilku kierowców (załoga). Jeżeli nie jest to możliwe i jest tylko jeden kierowca, to czas prowadzenia pojazdu w godzinach 22:00–6:00 zostaje skrócony z czterech i pół godziny do trzech godzin, po czym kierowca musi odebrać przerwę 45-minutową dla regeneracji sił i dopiero po tej przerwie może ponownie prowadzić autokar przez 3 godziny.

Co niezwykle ważne, na podstawie badań własnych autorzy niniejszego opracowania stwierdzili, że dostęp do wiedzy o przepisie, w którym jest mowa, że kierowca autobusu wykonujący przewóz w porze nocnej jest zobowiązany po trzech godzinach odebrać przerwę 45 minutową, jest dość mocno ograniczony. Bowiem samo przeczytanie ustawy o czasie pracy kierowców oraz rozporządzenia 561/2006 nie daje tej informacji. Podobnie internetowe źródła są dość ubogie w informacje na ten temat. Te konkluzje potwierdzają przeprowadzone badania pośród kierowców oraz przedsiębiorców, których wyniki zostały przedstawione poniżej.

Rys. 1

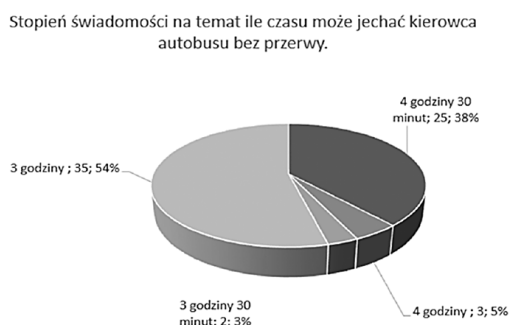
Czas pracy kierowców autobusów, którzy pracują w nocy autobusów — stopień świadomości pośród kierowców autobusów o odbiorze obowiązkowej przerwy



Źródło: Opracowanie własne.

Rys. 2

Czas pracy kierowców autobusów, którzy pracują w nocy autobusów — stopień świadomości pośród kadry zarządzającej kierowcami o odbiorze obowiązkowej przerwy



Źródło: Opracowanie własne.

Wyniki przeprowadzonych badań

Badania zostały przeprowadzone w drugim kwartale 2019 r. w dolnośląskich firmach przewoźnych świadczących usługi transportowe osób. Łącznie przebadano 105 kierowców oraz 65 osób, które zajmują się planowaniem przewozów okazjonalnych. W pierwszej kolejności pytano respondentów, jak długo mogą prowadzić kierowcy pojazd/autobus bez przerwy, jeżeli pracują w porze nocnej, tj. pomiędzy godziną 22:00 a 6:00 rano, w sytuacji gdy mamy do czynienia z załogą jednoosobową. Z otrzymanych wyników wyraźnie widać, że pomimo, iż przepisy w tym zakresie funkcjonują od 2014 r., aż 57% kierowców oraz 38% kadry zarządzającej uważa, że kierowcy mogą poruszać się 4,5 godz., co jest nie prawdą, ponieważ prawidłowa odpowiedź na to pytanie brzmi — 3 godz. Większą świadomość w tym zakresie wykazują osoby zarządzające kierowcami, bowiem 54% kadry zarządzającej zna ten zapis (por. rys. 1 i 2).

Na podstawie otrzymanych wyników można odnieść wrażenie, że zarządzający kierowcami nie zawsze informują swoich kierowców o zmianach w przepisach, co potwierdza się w przeprowadzanych wywiadach z kierowcami, którzy skarżą się na zawilość przepisów i brak dostępu do informacji w tym zakresie.

Kolejne pytanie sprawdzało poziom świadomości pośród kierowców oraz kadry zarządzającej na temat znajomości treści przepisów zawartych w art. 8 rozporządzenia 561/2006. Można zauważyć, że odpowiedzi w tym zakresie pokrywają się z tymi, które były postawione w pierwszym pytaniu. Oznacza to, że większość kierowców autobusów tj. 62% nie zna przepisów mówiących o tym, że w porze nocnej mogą oni prowadzić pojazdy maksymalnie 3 godz. bez przerwy, a także, że prawie połowa zarządzających nimi nie potrafi wskazać miejsca, w którym zawarte są regulacje o tym mówiące (por. rys. 3 i 4).

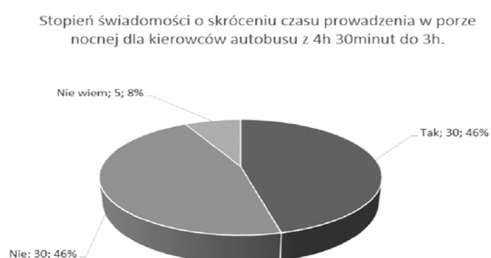
Rys. 3

Stopień świadomości o konieczności odbioru obowiązkowej przerwy po trzech godzinach prowadzenia autobusu w porze nocnej pośród kierowców



Rys. 4

Stopień świadomości o konieczności odbioru obowiązkowej przerwy po trzech godzinach prowadzenia autobusu w porze nocnej pośród kadry zarządzającej kierowcami



Źródło: Opracowanie własne.

Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/403 z 18.03.2016 r. uzupełniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 w odniesieniu do klasyfikacji poważnych naruszeń przepisów unijnych, które mogą prowadzić do utraty dobrej reputacji przez przewoźnika drogowego, oraz zmieniające załącznik III do dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.Urz. L 74, s. 8) (KREPTD) zalicza przekroczenie dopuszczalnego dobowego 10-godzinowego czasu pracy, jeżeli praca jest wykonywana w porze nocnej (<https://kancelaria-prawnanaviggen.pl/max-10-godzin-pracy-kierowcy-na-24-godz> (2.02.2020):)

- do grupy poważnych naruszeń (PN), gdy przekroczono czas od 1 godziny do mniej niż 3 godz., co skutkuje nałożeniem 50 zł — gdy przekroczono czas od 1 godziny do mniej niż 3 godz.,
- do grupy bardzo poważnych naruszeń (BPN) za każdą rozpoczętą godzinę od 3 godz., co skutkuje nałożeniem 100 zł — za każdą rozpoczętą godzinę od 3 godzin.

Należy tu również pamiętać, że pomimo nałożenia kar pieniężnych określonych w załącznikach do ustawy o transporcie drogowym, w przypadku stwierdzenia drugiego bardzo poważnego naruszenia w ciągu roku od dnia wystosowania ostrzeżenia, organ dokonuje, w drodze decyzji administracyjnej:

- cofnięcia na okres 3 miesięcy 20% wypisów z licencji wspólnotowej oraz zawieszenia wydawania dodatkowych wypisów z licencji wspólnotowej na okres 6 miesięcy — w przypadku posiadania przez przedsiębiorcę więcej niż 10 wypisów z licencji wspólnotowej,
- cofnięcia 1 wypisu z licencji wspólnotowej na okres 3 miesięcy oraz zawieszenia wydawania dodatkowych wypisów z licencji wspólnotowej na okres 6 miesięcy — w przypadku posiadania przez przedsiębiorcę od 2 do 10 wypisów z licencji wspólnotowej;

W przypadku stwierdzenia trzeciego bardzo poważnego naruszenia w ciągu roku od dnia wystosowania ostrzeżenia, organ wszczyna postępowanie administracyjne w zakresie spełniania wymogu dobrej reputacji. Co bardzo ważne, brak spełnienia tego wymogu sprawia, że przewoźnik traci prawo do wy-

konywania swojej działalności, W związku z powyższym pracodawca musi staranie planować pracę kierowcy oraz ją nadzorować.

Podsumowanie

Stosowanie się kierowców do wytycznych normujących czas pracy kierowcy oraz robienie przerw w czasie jazdy służy zapewnieniu bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego w Polsce oraz Europie. Kierowca, który stosuje się do wytycznych będzie w pełni sprawności psychofizycznej odpowiedzialnej za spostrzegawczość oraz czas reakcji na zdarzenia podczas jazdy. Maksymalny czas prowadzenia autobusu lub innego pojazdu, liczony pomiędzy odpoczynkami od prowadzenia pojazdów, nie może przekraczać 9 godzin.

Jak wynika z przeprowadzonych obserwacji i badań kontrole ITD bardzo wyrywkowo sprawdzają tachografy rejestrujące czas pracy kierowców autobusów, które podlegają regułom zapisanym w ustawie. Nie bez powodu przepisy bardzo precyzyjnie normują czas pracy kierowcy autobusu, bowiem zadania, jakie kierowca ma do wykonania, nie należą do łatwych i są szczególnie odpowiedzialne. Ogólnie rzecz biorąc, to praca bardzo trudna, a regulacje normujące jej czas są skomplikowane. Niestety to sprawia, że obszar ten stwarza spore pole do nadużyć, które niejednokrotnie prowadzą do tragedii. Dlatego też jest niezwykle ważne, aby regulacje dotyczące czasu pracy kierowcy były jednoznaczne i proste w interpretacji.

Jak wynika z zaprezentowanych w artykule wyników badań, obecne regulacje prawne związane z czasem pracy kierowców teoretycznie uwzględniają potrzeby bezpieczeństwa w ruchu drogowym, nie są one jednak łatwe do interpretacji. Powoduje to, że podmioty, które są zobligowane do ich przestrzegania, w wielu wypadkach ich nie respektują. W związku z powyższym należy zastanowić się, czy obecne systemy prawne w tym obszarze nie powinny zostać na nowo przewartościowane w zakresie ich uproszczenia.

Bibliografia/References

Literatura/Literature

Jachnis A. (2008). *Psychologia organizacji*, Warszawa: Difin.

Akty prawne/Legal acts

Dyrektywa dyrektywie 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 11.03.2002 r. w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego (Dz.Urz. WE L 80 z 23.03.2002, s. 35).

Dyrektywy 2003/88/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 4.11.2003 r. dotycząca niektórych aspektów organizacji czasu pracy.
 Oświadczenie Rządowe z 30.08.1999 r. w sprawie ratyfikacji przez Rzeczpospolitą Polską Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowy (AETR), sporządzonej w Genewie 1.07.1970 r., oraz ogłoszenia jednolitego tekstu tej umowy (Dz.U. 1999 nr 94, poz. 1087).
 Rozporządzenie Rady (ECC) nr 543/69 z 25.03.1969 r. o ujednoczeniu niektórych ustaw socjalnych odnoszących się do transportu drogowego.
 Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3830/85 z 20.12.1985 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego.
 Rozporządzenie (WE) z 15.03.2006 r. Parlamentu Europejskiego i Rady nr 561/2006 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. L 102, s. 1).
 Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/403 z 18.03.2016 r. uzupełniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 w odniesieniu do klasyfikacji poważnych naruszeń przepisów unijnych, które mogą prowadzić do utraty dobrej reputacji przez przewoźnika drogowego, oraz zmieniające załącznik III do dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.Urz. L 74, s. 8).
 Ustawa z 24.08.2001 r. o czasie pracy kierowców. (Dz.U. nr 123, poz. 1354, <http://isap.sejm.gov.pl>).
 Ustawa z 16.04.2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz.U. z 2019 r. poz. 1412 ze zm.).
 Ustawa z 26.06.1974 r. — Kodeks pracy (Dz.U. z 2019, poz. 1040, art. 128)
 Ustawa z 5.07.2018 r. o tachografach (Dz.U. 2018 poz. 1480). <https://kancelariaprawnaviggen.pl/max-10-godz-in-pracy-kierowcy-na-24-godz>.

Mgr inż. Paweł Andrzejczyk

Magister zarządzania systemami transportowymi oraz inżynier transportu o specjalności logistyka i technologia transportu samochodowego. Kierownik Ośrodka Szkolenia i Egzaminowania Maszynistów oraz Kandydatów na Maszynistów Kolejowych. Głównymi obszarami zainteresowań są: technologie i procesy magazynowania, zarządzanie czasem pracy kierowców oraz zarządzanie łańcuchami dostaw.

Mgr inż. Paweł Andrzejczyk

Master of transport systems management and transport engineer specializing in logistics and car transport technology. Head of the Train Training and Examination Center for Train Drivers and Train Drivers Candidates. Main areas of interest are: technologies and storage processes, management of drivers' working time and supply chain management.

Dr hab. Andrzej Bujak

Dyrektor Instytutu Logistyki WSB we Wrocławiu, specjalista w dyscyplinie nauk o zarządzaniu i jakości w zakresie logistyki międzynarodowej i globalnej, transportu, zarządzania łańcuchami logistycznymi, zarządzania ryzykiem w logistyce i zarządzania kryzysowego, kreowania nowoczesnych i innowacyjnych rozwiązań logistycznych.

Dr hab. Andrzej Bujak

Director of the Logistics Institute WSB University in Wrocław, professor of management sciences, a specialist in international and global logistics, transport, logistics chain management, risk management in logistics and crisis management, creation of modern and innovative logistics solutions.

Gospodarka Materiałowa i Logistyka

www.gmil.pl

tel. 795 155 583

00-252 Warszawa

ul. Podwale 17

