

Czas pracy kierowców 2026

Rozporządzenie 561/2006
w praktyce



Książki dla wszystkich osób zajmujących się zawodowo tematyką transportu

Twoje niezawodne źródło wiedzy o transporcie drogowym. Korzystaj z aktualnych przepisów i praktycznych porad, które pomogą ci w codziennej pracy. Wiedza dostępna zawsze, gdy jej potrzebujesz.



Sprawdź już dziś!

TRANSPORT
w praktyce

**Czas pracy
kierowców**

**Rozporządzenie
nr 561/2006 w praktyce**

Copyright © by Wiedza i Praktyka sp. z o.o.

Warszawa 2026

Czas pracy kierowców Rozporządzenie nr 561/2006 w praktyce

Copyright © Warszawa 2026 by Wiedza i Praktyka sp. z o.o.

Autorzy: Adam Janus, Michał Dynierowicz

Redakcja: Dariusz Dutkiewicz, Aldona Kapica

Korekta: Zespół

Koordynator produkcji: Mariusz Jezierski

Koordynator projektów wydawniczych: Anna Jagodzińska

Content & Publishing Leader: Marta Grabowska-Peda

Projekt graficzny okładki: Agnieszka Makowska

Zdjęcie na okładce: Adobe Stock

Skład i łamanie: Agnieszka Makowska

Wydanie I

Stan prawny: sierpień 2026 r.

ISBN: 978-83-8409-881-3

Kod produktu: 3OZ 82

Wydawca:

Wiedza i Praktyka sp. z o.o.

03-918 Warszawa, ul. Łotewska 9a

tel. 22 518 29 29, faks 22 617 60 10

www.wip.pl

Druk i oprawa: KRM Druk sp. z o.o

Dystrybucja: ATENEUM www.ateneum.pl

Publikacja uwzględnia stan prawny obowiązujący na dzień 1 sierpnia 2026 r.

Niniejsza publikacja oraz wszystkie zawarte w niej teksty, grafiki i materiały są chronione prawem autorskim. Żadna część tej książki nie może być reprodukowana, przechowywana w systemach wyszukiwania lub transmitowana w jakiegokolwiek formie i jakimikolwiek środkami – elektronicznymi, mechanicznymi, kopiowania, nagrywania lub innymi – bez uprzedniej pisemnej zgody Redakcji.

Zakaz ten nie dotyczy cytowania ww. materiałów w granicach dozwolonego użytku, z powołaniem się na źródło.

Treści zawarte w niniejszej publikacji mają charakter wyłącznie informacyjny i edukacyjny. Publikacja została przygotowana z zachowaniem najwyższej staranności oraz z wykorzystaniem wysokich kwalifikacji, wiedzy i doświadczenia autorów oraz konsultantów. Niemniej jednak zawiera ona ogólne wskazówki i nie powinna być traktowana jako indywidualna porada prawna, finansowa, medyczna ani żadna inna forma profesjonalnej konsultacji.

Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za decyzje podjęte na podstawie informacji zawartych w tej publikacji. W przypadku potrzeby uzyskania specjalistycznej porady zaleca się konsultację z odpowiednim ekspertem lub specjalistą w danej dziedzinie.

Spis treści

Część 1. Czas prowadzenia pojazdu.....	5
Czas prowadzenia pojazdu – podstawowe zasady	7
Do którego tygodnia zaliczyć przedłużony czas jazdy, gdy kierowca jedzie w nocy	8
O jakich pułapkach musisz pamiętać, jeśli chcesz przedłużyć jazdę dzienną	12
Część 2. Przerwy w jeździe.....	15
Przerwy w jeździe – podstawowe zasady	16
Jak sprawdzić, czy przerwy w jeździe zostały zrobione poprawnie	17
Ile najmniej może trwać jazda przed pierwszą częścią przerwy w jeździe	19
Ile musi trwać druga część przerwy, jeśli kierowca skorzystał z odstępstwa z art. 12	23
Inna praca przed wyjazdem powoduje, że trzeba inaczej rozkładać przerwy	24
Za długą przerwą powoduje naliczanie jazdy od nowa	26
Część 3. Odpoczynki kierowcy	29
Odpoczynki kierowcy – podstawowe zasady	30
Jeśli zrobisz odpoczynek krótszy niż 7 godzin, inspektor zsumuje dwa dni jazdy	33
Odpoczynek dzienny musi się zmieścić w 24 godzinach	36
Po bardzo długim odpoczynku nie trzeba od razu robić następnego	39
Jak zliczać odpoczynki skrócone w ramach odstępstwa z pakietu mobilności	42
Część 4. Rekompensaty za skrócenia i przedłużenia	47
Możesz łączyć rekompensaty za skrócenie odpoczynku tygodniowego	48
Poważny błąd, związany z rekompensatą, na który możesz się natknąć w Internecie	50
Rekompensatą za skrócony odpoczynek tygodniowy mogą być urlop albo zwolnienie	52
Jak dołączać rekompensatę do odpoczynku tygodniowego	53

Pakiet mobilności – jak rozłożyć w czasie rekompensaty i odpoczynki, żeby nie łamać przepisów	57
Część 5. Jazda w załodze	63
Czas prowadzenia pojazdu przez kierowców w załodze – podstawowe normy	64
Czy dozwolona jest jazda trzech kierowców w dwóch autach	65
Czy załoga dwuosobowa po zmianie pojazdu może korzystać z łagodniejszych norm	68
Jakie normy obowiązują, gdy drugi kierowca dosiadł się zbyt późno	70
Część 6. Odstępstwa	73
3 sytuacje, gdy kierowca może przekroczyć limity czasu jazdy – o czym pamiętać	74
Przedłużyć zjazd do bazy możesz też na trasach krajowych	81
Dzienną jazdę można wydłużyć o 2 godziny, nawet gdy jedziesz 10 godzin	83
Pakiet mobilności: w niektórych sytuacjach przerwa przed przedłużeniem musi być dłuższa	89
Wydłużenie jazdy – czy kierowca może wybrać, gdzie pojedzie	91
Czy inspektor po kontroli zabiera wydruk z opisem odstępstwa	93
Część 7. Przejazd promem lub pociągiem	95
Kiedy wjazd na prom dolicza się do jazdy dziennej i tygodniowej, a kiedy nie	96
Odpoczynek dzienny na promie – jak go zliczy inspektor ITD	99
Dlaczego program do analizy czasu pracy kierowców pokazuje błędnie naruszenie przy przeprawie promowej	101
Czas wjazdu na prom – zaliczamy do czasu jazdy czy odpoczynku	105
Część 8. Dojazd do pojazdu	107
Odpoczynek kierowcy, który dojechał do pojazdu, nie zawsze może trwać tylko 9 godzin!	108
Ile może trwać dojazd kierowcy do ciężarówki, żeby nie przekroczyć limitów	112

Część 1.

Czas prowadzenia pojazdu

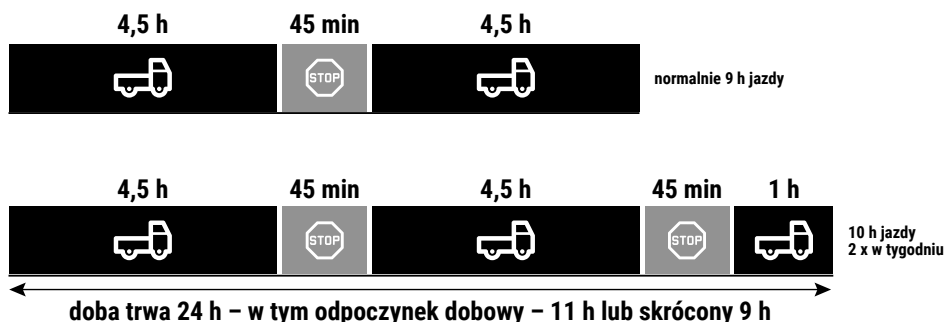
Czas prowadzenia pojazdu

– podstawowe zasady

Dzienny czas prowadzenia pojazdu to łączny czas prowadzenia pojazdu od chwili rozpoczęcia przez kierowcę prowadzenia pojazdu po okresie odpoczynku do momentu rozpoczęcia okresu odpoczynku dziennego lub tygodniowego.

Dzienny czas prowadzenia pojazdu nie może przekroczyć 9 godzin.

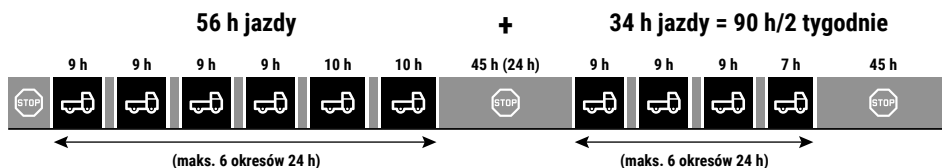
Dzienny czas prowadzenia pojazdu może zostać przedłużony do nie więcej niż 10 godzin, nie częściej niż dwa razy w tygodniu.



Tygodniowy i 2-tygodniowy czas prowadzenia pojazdu

Tygodniowy czas prowadzenia pojazdu nie może przekroczyć 56 godzin (4 x 9 h + 2 x 10 h).

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



Do którego tygodnia zaliczyć przedłużony czas jazdy, gdy kierowca jedzie w nocy

W przepisach nie określono tego wprost, ale zazwyczaj inspektorzy ITD zaliczają przedłużony czas jazdy do tego tygodnia, w którym zaczęła się dziesiąta godzina jazdy. Jednak musisz pamiętać, że dzień pracy kierowcy kończy się odpoczynkiem, ale tydzień o północy. Ponadto do limitu przedłużeń nie wlicza się odstępstw z pakietu mobilności.

Przepisy rozporządzenia 561/2006 (WE) nie rozstrzygają, do którego tygodnia zaliczyć 10-godzinny okres przedłużonej jazdy. W praktyce kontrolerzy z ITD stosują dwie różne metody. Zdecydowana większość z nich uznaje, że:

- jeśli dziesiąta godzina jazdy wypada przed 24.00 w niedzielę, to przedłużenie zaliczamy do poprzedniego tygodnia,
- jeśli dziesiąta godzina przypada po północy, to przedłużenie zaliczamy do następnego tygodnia (i wtedy w tym następnym tygodniu już tylko raz można jechać przez 10 godzin).

Zgodnie z tym stanowiskiem liczy się dziesiąta godzina, bo to ona jest „przedłużeniem”.

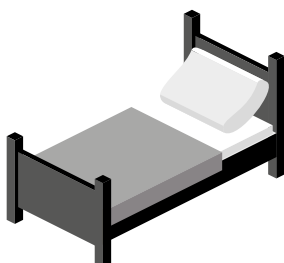
Jednak są również kontrolerzy, którzy stosują przepisy dosłownie. Przyjmują oni, że do jazdy w niedzielę zalicza się tylko tyle godzin, ile kierowca jechał w niedzielę, a godziny wypadające po północy zalicza się do poniedziałku, a więc do następnego tygodnia. Jednak to drugie stanowisko prezentuje zdecydowana mniejszość inspektorów, a ponadto jest ono mniej bezpieczne dla przewoźników. Dlatego stosowania tej zasady nie polecamy, ponieważ może się to skończyć nałożeniem kary.

Licz tygodnie do północy

Wielu kierowców popełnia taki błąd, że błędnie określają tygodniowe okresy rozliczeniowe, które upoważniają ich do 10-godzinnej jazdy w ciągu dnia. Poszczególne okresy jazdy dziennej rozdzielają odpoczynki dzienne i tygodniowe. W związku

z tym łączny czas prowadzenia od zakończenia jednego odpoczynku do kolejnego odpoczynku, odliczając wszelkiego rodzaju przerwy oraz chwilowe postoje, sumowany jest jako dzienny okres prowadzenia pojazdu.

Podstawową zasadą jest możliwość prowadzenia pojazdu maksymalnie przez 9 godzin dziennie. Wydłużone, 10-godzinne okresy prowadzenia kierowca może zastosować tylko dwukrotnie w danym tygodniu. Jednak tym razem, inaczej niż w przypadku dnia, za tydzień przyjmuje się okres od poniedziałku do niedzieli, a nie czas pomiędzy dwoma odpoczynkami tygodniowymi. A zatem kierowca, który robi odpoczynek tygodniowy poza weekendem, po północy w poniedziałek ma prawo do kolejnych dwóch wydłużonych okresów jazdy. A to dlatego, że przy zliczaniu przedłużeń bierze się pod uwagę nie okresy między odpoczynkami tygodniowymi, tylko tydzień kalendarzowy.



DZIEŃ PRACY KIEROWCY

Okres od odpoczynku dziennego do odpoczynku dziennego – **NIE od północy do północy.**



TYDZIEŃ PRACY KIEROWCY

Okres od północy po niedzielę do północy po następnej niedzielę – **NIE od odpoczynku tygodniowego do odpoczynku tygodniowego.**

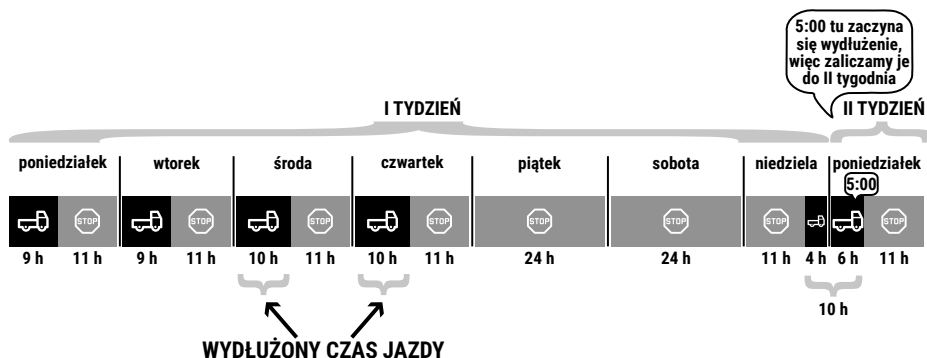


Oczywiście może się też zdarzyć, że kierowca będzie jechał na przełomie dwóch tygodni, a więc rozpocznie pracę w niedzielę i skończy ją w poniedziałek. Wówczas kontrolerzy co prawda rozdzielają kolejne tygodnie, natomiast wydłużone okresy prowadzenia zliczają do tygodnia, w którym kierowca rozpoczyna dziesiątą godzinę jazdy.

Przykład

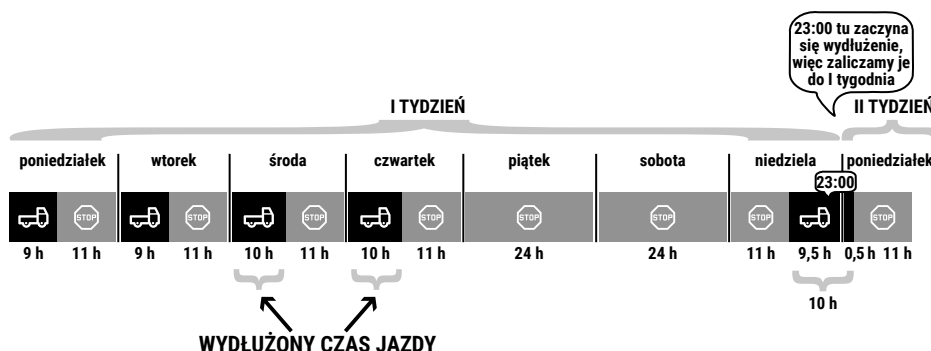
Ważny jest początek wydłużenia

W pierwszym tygodniu kierowca dwukrotnie wydłużył jazdę dzienną do 10 godzin – w środę i w czwartek. W pozostałych dniach pracy jazda dzienna nie przekroczyła 9 godzin. W niedzielę o 20.00, po wykorzystanym okresie odpoczynku tygodniowego, kierowca ruszył w trasę i prowadził pojazd z przerwami do 9.00 w poniedziałek. Czas jazdy w niedzielę wyniósł 4 godziny, a w poniedziałek 6 godzin, co łącznie oznacza 10 godzin jazdy dziennej.



W takiej sytuacji nie doszło do naruszenia, natomiast w drugim tygodniu kierowca może jeszcze tylko raz wydłużyć czas jazdy dziennej do 10 godzin. Wynika to z tego, że w tym tygodniu pierwszy raz kierowca skorzystał z wydłużonego okresu prowadzenia pojazdu w nocy z niedzieli na poniedziałek.

Sytuacja wyglądałaby zupełnie inaczej, gdyby kierowca, jadąc na przełomie tygodni ponad dziewięć godzin, prowadził pojazd w nocy z niedzieli na poniedziałek, tak że dziesiąta godzina jazdy zaczynałaby się jeszcze w niedzielę. Wówczas w niedzielę wystąpiłoby naruszenie, ale za to w drugim tygodniu kierowca miałby prawo jeszcze dwukrotnie wydłużyć jazdę do dziesięciu godzin.



Trzeba także pamiętać, że nawet niewielkie przekroczenie czasu prowadzenia pojazdu powyżej dziewięciu godzin traktowane jest jako wykorzystanie wydłużonej normy prowadzenia pojazdu. Przykładowo jazda dzienna w wymiarze 9 godzin 10 minut oznacza wykorzystanie wydłużonej normy, wobec tego w danym tygodniu kierowca może jeszcze tylko raz skorzystać z wydłużonej normy dziennego prowadzenia pojazdu do 10 godzin.

A co z przedłużeniem zjazdu?

Wejście w życie przepisów tzw. pakietu mobilności dało kierowcom dodatkowe możliwości w zakresie wydłużania jazdy. Według nowych zapisów kierowca może wydłużyć dzienny (art. 6 ust. 1) lub tygodniowy (art. 6 ust. 2) czas prowadzenia o godzinę w celu dotarcia do bazy lub swojego miejsca zamieszkania na odpoczynek tygodniowy. Ma też prawo do naruszenia okresu rozliczeniowego (art. 8 ust. 2).

Kierowca może na takich samych warunkach przekroczyć także dzienny i tygodniowy czas prowadzenia pojazdu o maksymalnie dwie godziny, aby dotrzeć do centrum operacyjnego pracodawcy lub swojego miejsca zamieszkania w celu odbycia regularnego tygodniowego odpoczynku. Powinien tylko zrobić przerwę trwającą nieprzerwanie 30 minut tuż przed tym dodatkowym czasem prowadzenia pojazdu.

Te dwa przedłużenia są dozwolone wyłącznie ze względu na wyjątkowe sytuacje (korki, warunki pogodowe, objazd, postój na granicy i inne nieprzewidziane okoliczności). Kierowca musi wskazać powody odstępstwa odrębnie na wykresówce lub na wydruku najpóźniej po przybyciu do miejsca docelowego lub odpowiedniego miejsca postoju. Dodatkowo każdy wydłużony okres pracy trzeba zrekompensować równoważnym okresem odpoczynku wykorzystywanym jednorazowo przed końcem trzeciego tygodnia następującego po tygodniu, w którym doszło do przekroczenia. Wówczas wydłużenie czasu prowadzenia pojazdu nie będzie wpływało na możliwość wykorzystania w kolejnym tygodniu dwukrotnie 10 godzin jazdy.

O jakich pułapkach musisz pamiętać, jeśli chcesz przedłużyć jazdę dzienną

Kierowcy wolno dwa razy w tygodniu przedłużyć jazdę do 10 godzin. Jednak mało kto wie, jakie pułapki kryją się w tym przepisie. Sprawdź, na co musisz uważać.

Co do zasady kierowca może wykorzystać maksymalnie 9 godzin jazdy pomiędzy odpoczynkami dziennymi lub dziennym i tygodniowym. Ponieważ doba pracownicza kierowcy nie pokrywa się z dobą astronomiczną, więc po zakończeniu odpoczynku kierowca może ponownie jechać przez 9 godzin. Oczywiście w tym czasie musi wykonać wymagane w przepisach przerwy.

Dwa razy w ciągu tygodnia kierowca może wydłużyć dzienny czas prowadzenia pojazdu do dziesięciu godzin. Jednak pamiętajmy, że w tym przywileju czai się pewien haczyk, który jest przyczyną kłopotów wielu kierowców. Przekroczenie normy dziennej prowadzenia pojazdu nawet o kilka minut oznacza, że kierowca wykorzystał jeden wydłużony czas jazdy.

Przykład

Nawet minuta za długo – i tracisz przedłużenie

Kierowca skończył regularny odpoczynek tygodniowy i rozpoczął pracę we wtorek. Prowadził pojazd w następujących cyklach: wtorek – 9 godzin jazdy, środa – 9 godzin 5 minut jazdy, czwartek – 10 godzin jazdy, piątek – 8 godzin jazdy, sobota – 9 godzin 20 minut jazdy, niedziela – dzień wolny. Według rozporządzenia nr 561/2006 (WE) w takim przypadku kierowca przekroczył dzienny czas prowadzenia pojazdu trzy razy w tygodniu, co stanowi naruszenie. Jazda w środę, pomimo że trwała tylko 9 godzin i 5 minut, traktowana jest jako przedłużona jazda dzienna do 10 godzin. Według definicji, zawartej w rozporządzeniu nr 561/2006 tydzień oznacza okres od północy w poniedziałek do północy w niedzielę. A zatem okresy jazdy dziennej od piątku mogły wynosić maksymalnie po 9 godzin, a więc w sobotę doszło do naruszenia.

Kierowcy muszą więc zwracać szczególną uwagę na zliczanie okresów prowadzenia pojazdu. Jeśli używają tachografów cyfrowych, ułatwieniem jest sam tachograf, który precyzyjnie nalicza czas jazdy kierowcy, co można w każdym momencie sprawdzić

na wyświetlaczu lub sporządzić wydruk dzienny, na którym będzie także informacja o łącznym okresie prowadzenia pojazdu.

Trudniejszą sytuację mają kierowcy obsługujący tachografy analogowe, ponieważ w takim przypadku trzeba sumować ręcznie okresy prowadzenia pojazdu, co niejednokrotnie nie jest takie proste.

W dodatku tachografy cyfrowe wyprodukowane po 1 października 2011 r. mają funkcję zliczania czasu prowadzenia pojazdu przy użyciu reguły tzw. jednej minuty. Najprościej rzecz ujmując, funkcja ta pozwala wliczać do czasu jazdy tylko okresy aktywności kierowcy trwające najdłużej w danej minucie. Na przykład jeżeli w danej minucie kierowca wykonał krótki podjazd, np. trwający 20 sekund, a stał 40 sekund, to tachograf zarejestruje tę minutę jako czas odpoczynku kierowcy. Natomiast inaczej będzie w starszych modelach tachografów, ponieważ nawet krótki podjazd w danej minucie będzie zaliczony do czasu jazdy. A zatem nowe tachografy są korzystniejsze dla kierowców wykonujących częste jazdy, gdyż pozwalają skrócić czas jazdy, a tym samym zapewniają efektywniejsze wykonywanie przewozów.