

*Błażej Suproń*

## **ANALIZA WYBRANYCH ASPEKTÓW PRZESTRZEGANIA NORM CZASU PRACY KIEROWCÓW W TRANSPORCIE DROGOWYM**

### **ANALYSIS OF THE COMPLIANCE SELECTED ASPECTS OF DRIVERS WORKING TIME STANDARDS IN ROAD TRANSPORT**

Katedra Ekonomii, Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie  
ul. Żołnierska 47, 70-210 Szczecin, e-mail: bsupron@zut.edu.pl

**Summary.** Created uniform standards of drivers work time had to aims to improve social conditions for employees, as well as to improve general road safety. Governments of European Union countries are oblige to do roadside checks and checks at the premises of undertakings to cover driving times and determine whether the relevant rules have been fully and properly observed. If company didn't properly to practice standards, inspection of road transport, have to get administrative penalty for driver or for company. Based on the analysis results we can see a substantial amount of offenses committed by drivers and the size of the potential financial penalties for entrepreneurs. In addition, the data collected allowed to establish the relationship between the number of offenses committed by drivers, and the amount of hours of work at night.

**Słowa kluczowe:** czas pracy kierowców, kontrola wykroczeń, transport drogowy.  
**Key words:** control offenses, road transport, working time of drivers.

#### **WSTĘP**

Transport odgrywa zasadniczą rolę w gospodarce. Znaczenie tej dziedziny zostało zauważone już przez prekursorów współczesnej ekonomii. Smith (2013) w swojej pracy: *Badania nad naturą i przyczynami bogactwa narodów*, opublikowanym w 1776 r., ukazał transport jako jeden z warunków i czynników rozwoju gospodarczego.

Od czasu transformacji ustrojowej w Polsce transport drogowy stanowi podstawę systemu transportowego kraju. Szczególnie duży potencjał polskiego rynku przewozowego stworzyło wejście Polski do Unii Europejskiej. W ciągu pierwszych 5 lat od przystąpienia Polski do Wspólnoty aktywność przewoźników drogowych, liczona w tonokilometrach, wzrosła o ponad 80%, co pozwoliło Polsce zająć trzecie miejsce wśród krajów będących największymi przewoźnikami samochodowymi w Europie (za Niemcami i Hiszpanią). W 2009 r. krajowi przewoźnicy przetransportowali ponad 180 mld tonokilometrów ładunków; w 2010 r. w polskich przedsiębiorstwach przewozowych odnotowano 210,8 mld tonokilometrów. Rozwój rynku odzwierciedla liczba przyznanych licencji. Pod koniec 2004 r. liczba przewoźników świadczących usługi transportu międzynarodowego wynosiła 8980, a pod koniec 2012 r. – 26 614 (Wesołowski 2013).

Należy zauważyć, że każde współczesne przedsiębiorstwo istnieje w obszarach technicznym, ekonomicznym oraz prawnym, przy czym między wszystkimi występują wzajemne powiązania. Ogromne znaczenie dla przedsiębiorstw transportowych ma obszar prawny, który w istotny sposób wpływa na większość podejmowanych decyzji ekonomicznych (Kozłak 2008).

Duży rynek oraz uniwersalny charakter przewozów powodują, że przewoźnicy drogowi zobowiązani są do przestrzegania wielu międzynarodowych przepisów. Dość dynamicznie zmieniające się w ostatnich latach przepisy prawne stwarzają wiele trudności w prowadzeniu działalności transportowej, przede wszystkim związanych z profesjonalizacją przedsiębiorstw.

Najbardziej istotnymi przepisami, które z założenia mają wpływać na wyrównanie konkurencji we Wspólnocie Europejskiej, są normy dotyczące czasu pracy kierowców. Wprowadzenie jednolitych regulacji czasu pracy kierowców związane jest przede wszystkim ze wzrostem liczby przewozów. Jednocześnie powstanie Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej wymusiło stworzenie jednolitego systemu prawnego w krajach członkowskich.

Geneza wszelkich regulacji czasu pracy kierowców sięga 70. lat XX w., kiedy sektor transportu drogowego zaczął odgrywać istotną rolę w gospodarkach państw europejskich. Instytucje wprowadzające wspomniane wyżej przepisy przyjęły 2 komplementarne założenia. Po pierwsze, należało zagwarantować maksymalny poziom bezpieczeństwa, po drugie, starano się zapewnić kompromis pomiędzy możliwościami pracy kierowców a optymalnym wykorzystaniem mocy produkcyjnych przedsiębiorstw. Ujednolicenie przepisów miało na celu ułatwienie planowania i koordynowania przewozów we wszystkich krajach Wspólnoty.

Jak wyżej wspomniano, głównym założeniem wprowadzenia jednolitych przepisów, dotyczących czasu pracy kierowców, było bezpieczeństwo. Badania prowadzone od 80. lat XX w. wykazały, że nadmierne obciążenie fizyczne i psychiczne kierujących pojazdami stwarza istotne zagrożenie w zakresie reakcji na różnego rodzaju sytuacje, w tym na drogę hamowania. Ze względu na wielkość oraz liczbę przewożonych pasażerów skutki zdarzeń drogowych z udziałem pojazdów o masie powyżej 3,5 t mogą być tragiczne. Dowodem na to są statystyki prowadzone przez Komendę Główną Policji. Wynika z nich, że wypadki, spowodowane przez kierujących pojazdami ciężarowymi oraz autobusami, wiążą się z dużą liczbą osób poszkodowanych – zob. tab. 1.

Tabela 1. Wypadki drogowe w Polsce według pojazdów sprawcy w 2012 r.

Pojazd sprawcy	Wypadki	Zabici	Ranni
Rower lub motorower	1 714 903	15 249	1 631 985
Motocykl	994	151	1046
Samochód osobowy	23 265	1868	30 989
Autobus	komunikacji publicznej	11	408
	inny	8	224
Samochód ciężarowy	bez przyczepy	123	1739
	z przyczepą	112	983
Ciągnik rolniczy	136	17	165
Pojazd uprzywilejowany	27	–	53
Pojazd przewożący materiały niebezpieczne	3	–	3
Pojazd wolnobieżny	25	–	28
Tramwaj, trolejbus	47	2	78
Inny pojazd	120	10	134
Pojazd nieustalony	489	8	535

Źródło: Wypadki drogowe w Polsce w 2012 roku (2013).

Ponadto przyjęte przepisy wpływają na ograniczenie nadmiernej eksploatacji czynnika ludzkiego. Wpływa to również na zagwarantowanie zasady równej konkurencji pomiędzy przewoźnikami z różnych krajów, a wywodzi się bezpośrednio z teorii decyzji producenta, który szuka takich kombinacji obu czynników (kapitału i pracy), by osiągnąć jak najwyższy poziom produkcji przy dostępnych zasobach. Wystąpienie sytuacji, w której w jednym kraju kierowcy mogą wykonywać pracę dłużej niż w innym kraju, z góry spowodowałoby dysproporcję w efektywności ich funkcjonowania poprzez zmniejszenie ceny czynnika pracy (Rekowski 2011).

Należy przyjąć, że racjonalni przedsiębiorcy, zgodnie z zasadą maksymalizacji zysku, będą starali się w najwyższym stopniu wykorzystać dostępny tabor oraz kapitał ludzki. W dalszej perspektywie miałyby to wpłynąć na koszty funkcjonowania przedsiębiorstwa i cenę świadczenia usługi transportowej. Tym samym przewoźnik z kraju o mniej restrykcyjnych przepisach, dysponując tą samą wielkością kapitału i czynnika ludzkiego, osiągałby optimum produkcji w punkcie bardziej efektywnym aniżeli przewoźnik z kraju o przepisach bardziej restrykcyjnych.

W dalszej konsekwencji dochodziłoby do sytuacji, w której jeden przewoźnik oferowałby na rynku cenę niższą niż przewoźnik konkurencyjny, przy pozostałych czynnikach stałych. Brak jakichkolwiek regulacji prawnych mógłby mieć również wpływ na nadmierne przemęczenie kierujących pojazdami, którzy pod pretekstem zachęt finansowych staraliby się maksymalizować swoje zyski, ograniczając czas wypoczynku.

Polska, przystępując do Unii Europejskiej, zobowiązała się do wprowadzenia restrykcyjnych przepisów oraz utworzenia właściwych organów kontrolnych. Tworząc przepisy prawa, uwzględniono konsekwencje finansowe dla przedsiębiorstw, których pracownicy nie stosują obowiązujących norm. Założeniem było stworzenie systemu kar nakładanych na przedsiębiorstwa w przypadku kontroli na terenie całej Unii Europejskiej.

Celem zaprezentowanych badań jest ocena, w jakim stopniu przedsiębiorcy respektują przepisy dotyczące czasu pracy kierowców oraz przedstawienie potencjalnych skutków ich niestosowania. Ponadto artykuł ma za zadanie wykazać powiązania pomiędzy różnymi czynnikami a liczbą popełnianych przez kierowców wykroczeń. Należy przy tym zaznaczyć, że występuje znaczna luka w opracowaniach naukowych ogólnie tylko opisujących analizowany problem. Jedynym zweryfikowanym źródłem wiedzy są dane gromadzone przez Inspekcję Transportu Drogowego, które z powodu wartości dowodowej nie są one powszechnie dostępne.

Hipotezą badawczą niniejszej pracy jest stwierdzenie, że istnieje zależność pomiędzy liczbą popełnianych przez kierowców wykroczeń a czynnikami takimi, jak: wiek, liczba godzin pracy w porze nocnej oraz wykorzystywane urządzenie rejestrujące. Hipotezę tę zweryfikowano na drodze analizy zebranych informacji oraz poprzez wykorzystanie metod statystycznych do poszukiwania powiązań pomiędzy danymi.

## **AKTUALNY STAN PRAWNY**

Normy czasu pracy kierowców po raz pierwszy zostały wprowadzone przez konwencję AERT. Konwencja ta dotyczy pracy załóg pojazdów, które realizują międzynarodowe przewozy drogowe. Sporządzono ją 1 lipca 1970 r. w Genewie; w życie weszła 6 lat później. Polska ratyfikowała

powyższą umowę w październiku 1992 r. Konwencja określa między innymi takie parametry pracy kierowców, jak (Oświadczenie rządowe... 1999):

- czas odpoczynku oraz przerw,
- maksymalny czas prowadzenia pojazdu podczas jednej zmiany roboczej,
- zasady nadzoru oraz monitorowania czasu pracy przez przedsiębiorców oraz organy kontrolne.

Aktualnie obowiązującym na terenie całej Wspólnoty Europejskiej aktem prawnym, dotyczącym czasu pracy kierowców, jest Rozporządzenie nr 561/2006/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. Przepisy powyższego rozporządzenia w sposób jednoznaczny oraz szczegółowy określają minimalne okresy odpoczynku oraz maksymalny czas prowadzenia pojazdu. Głównym celem wprowadzenia znacznie bardziej restrykcyjnego rozporządzenia było przeciwdziałanie nieuczciwej konkurencji na rynku transportowym. Rozporządzenie określiło normy czasu pracy wobec wszystkich podmiotów wykonujących przewozy, takie jak:

- minimalny dzienny odpoczynek dobowy, który powinien trwać co najmniej 11 godzin i który może być zrealizowany jako odpoczynek dzielony w formule 3 + 9. Ponadto na zasadach szczególnego odstępstwa przewoźnik może skrócić odpoczynek do 9 godzin trzykrotnie w tygodniu, pod warunkiem zachowania właściwego wymiaru odpoczynku tygodniowego;
- maksymalny dzienny okres prowadzenia pojazdu nie może przekroczyć 9 godzin. Na zasadach odstępstwa może być przedłużony do 10 godzin dwa razy w ciągu tygodnia;
- maksymalny okres prowadzenia bez przerwy powinien wynosić 4,5 godz. Po tym okresie obowiązkowo powinna nastąpić przerwa trwająca co najmniej 45 min, z możliwością odpoczynku dzielonego w formule 15 + 30. Pierwsza część odpoczynku powinna nastąpić przed upływem 4,5-godzinnego okresu prowadzenia pojazdu;
- minimalny odpoczynek tygodniowy, który powinien trwać 45 godz., z możliwością skrócenia go do co najmniej 24 godz. Należy jednak przyjąć, że niewykorzystany odpoczynek trzeba zrealizować w ciągu 3 tygodni od czasu skrócenia odpoczynku tygodniowego.

Wprowadzenie norm czasu pracy byłoby pozbawione sensu, gdyby nie istniała możliwość właściwego egzekwowania prawa. W tym celu w Rozporządzeniu Rady (EWG) nr 3821/85/WE określono obowiązek ewidencji czasu pracy. Każdy pojazd o masie całkowitej powyżej 3,5 t, wykonujący zarobkowy przewóz drogowy, powinien być wyposażony w tachograf. Zgodnie z Rozporządzeniem aktualnie dopuszcza się używanie tachografów analogowych oraz cyfrowych. Tachograf to urządzenie elektroniczne, które na podstawie impulsów ze skrzyni biegów, przekazywanych przez impulsator, rejestruje okresy aktywności pojazdu. W urządzeniach cyfrowych dane zapisywane są na karcie chipowej oraz w pamięci urządzenia. W tachografach analogowych zapisy dokonywane są za pomocą rysika na perforowanych krążkach w postaci wykresu (Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 WE).

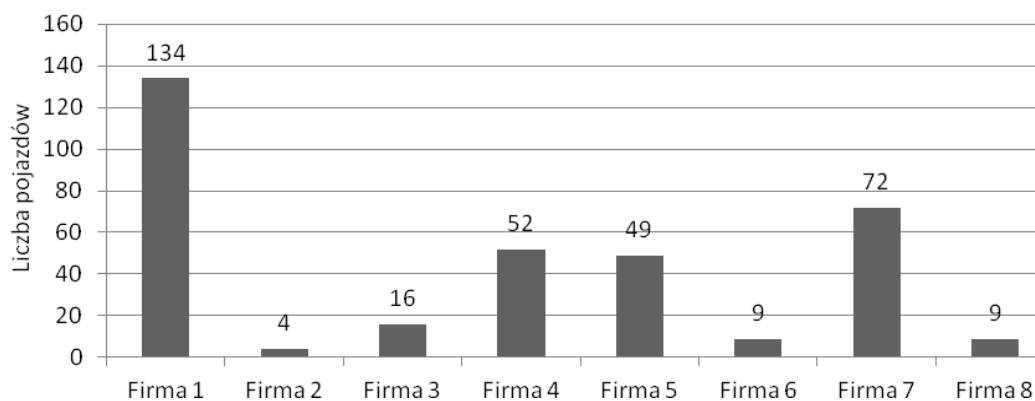
Naruszenia norm czasu pracy traktowane są jako przejaw nieuczciwej konkurencji, w związku z czym przewidziane kary mają za zadanie spowodować, że tego typu działanie stanie się ekonomicznie nieopłacalne. W Polsce katalog kar za wykroczenia został określony w Ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym. Jednocześnie na mocy tej ustawy powołano Inspekcję Transportu Drogowego jako wyspecjalizowany organ zajmujący się kontrolą transportu drogowego.

W następstwie kontroli drogowej, z tytułu nieprzestrzegania norm czasu pracy, Inspekcja ma prawo nałożyć na przewoźnika karę do 10 tys. zł. Kierowca jednorazowo podczas takiej kontroli może otrzymać mandat w wysokości do 2 tys. zł. Jeżeli kontrola obejmuje przedsiębiorstwo, to jest ona prowadzona przez uprawnione do tego organy w jego siedzibie i obejmuje zdarzenia zaistniałe w ciągu roku. W Ustawie o transporcie drogowym przewidziano, że w wyniku takiej kontroli na przewoźnika może być nałożona kara do 30 tys. zł za wykroczenia popełnione przez zatrudnionych kierowców.

O wysokości i liczbie nakładanych kar świadczą statystyki prowadzone przez Główny Inspektorat Transportu Drogowego (GITD). Inspektorzy w 2011 r. przeprowadzili ponad 205 tys. kontroli drogowych pojazdów, wydając ponad 31 tys. decyzji administracyjnych o nałożeniu kary pieniężnej oraz 40 tys. mandatów karnych. W kolejnym roku Inspekcja Transportu Drogowego wykonała ponad 195 tys. kontroli drogowych, wydając ponad 8 tys. decyzji administracyjnych o nałożeniu kary pieniężnej oraz ponad 34 tys. mandatów karnych. Ponad 50% ujawnionych wykroczeń stanowiły naruszenia czasu pracy kierowców (Kierunki działania Inspekcji Transportu Drogowego w roku 2013, 2012).

## MATERIAŁ I METODY

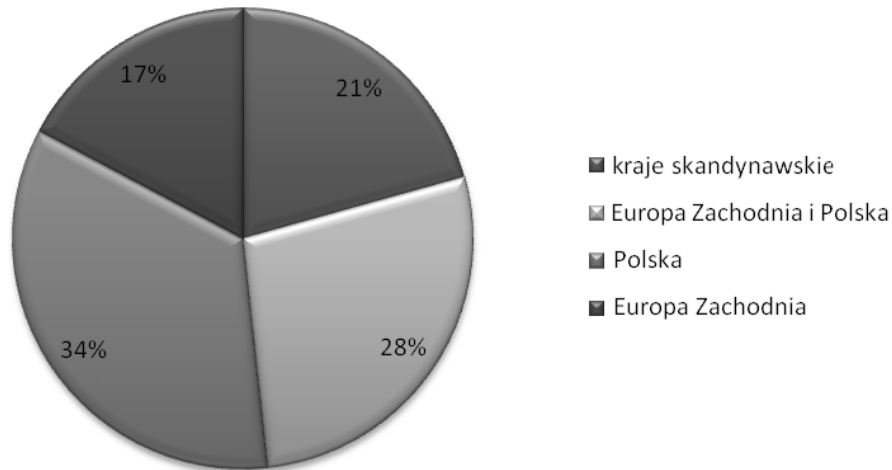
Badanie przeprowadzono na grupie 30 losowo wybranych kierowców, zatrudnionych w 8 przedsiębiorstwach posiadających swoją siedzibę na terenie miasta Szczecin. Wielkość przedsiębiorstw została określona na podstawie posiadanego taboru. Największa firma posiadała 134 pojazdy, najmniejsza – 4 (zob. rys. 1).



Rys. 1. Wielkość przedsiębiorstw na podstawie liczby użytkowanych pojazdów

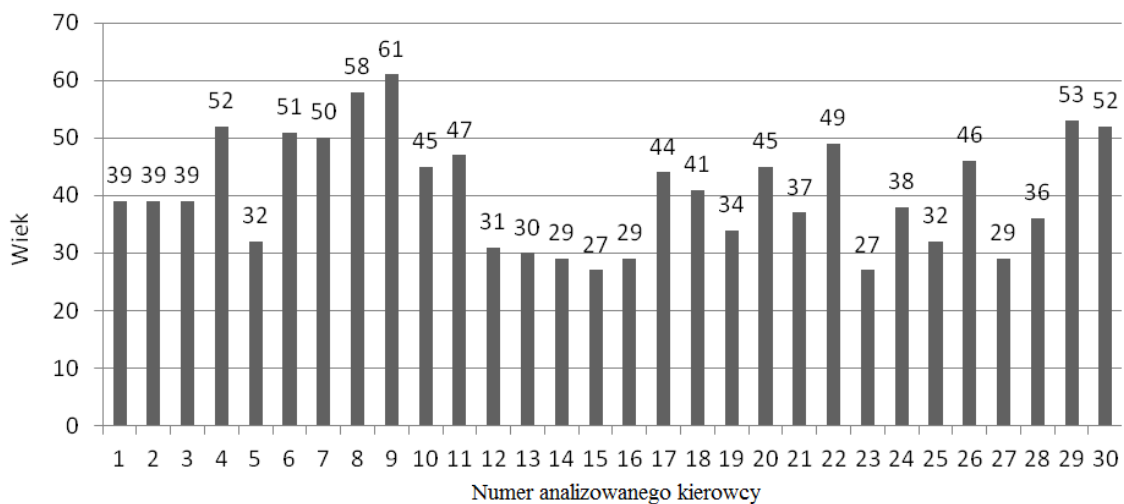
W celu zdiagnozowania sytuacji, dotyczącej przestrzegania norm czasu pracy przez przewoźników drogowych, posłużono się analizą danych z kart kierowców oraz „wykresówek” z okresu od 1.01.2012 r. do 31.12.2012 r. Do analizy wykorzystano specjalistyczne oprogramowanie Tachospeed 2.56 firmy Infolab, które wykorzystywane jest przez funkcjonariuszy Inspekcji Transportu Drogowego oraz prywatnych przedsiębiorców. Oprogramowanie to na podstawie zgromadzonych danych jest w stanie wygenerować dane zbiorcze i wskazać konkretne naruszenia kierowców na podstawie najnowszych aktów prawnych. Ponadto w analizie wykorzystano metody statystyki opisowej.

Wśród kierowców, którzy brali udział w badaniu, 10 realizowało transport drogowy tylko na terenie Polski, 8 – na terenie Polski i obszaru Unii Europejskiej, 6 kierowców zajmowało się przewozami tylko na terenie krajów skandynawskich, 5 natomiast – tylko na terenie krajów Europy Zachodniej (rys. 2).



Rys. 2. Główne kierunki realizacji przewozów przez badanych kierowców

Strukturę wiekową przedstawiono na rys. 3. Najmłodszy kierowca, którego dane przeanalizowano, miał 27 lat, najstarszy – 61. Średnia wieku w czasie przeprowadzania badania wynosiła 40 lat. Dane dotyczące badanej próby w przypadku 12 kierowców pochodziły z tachografów analogowych, natomiast w przypadku 18 – z urządzeń cyfrowych.



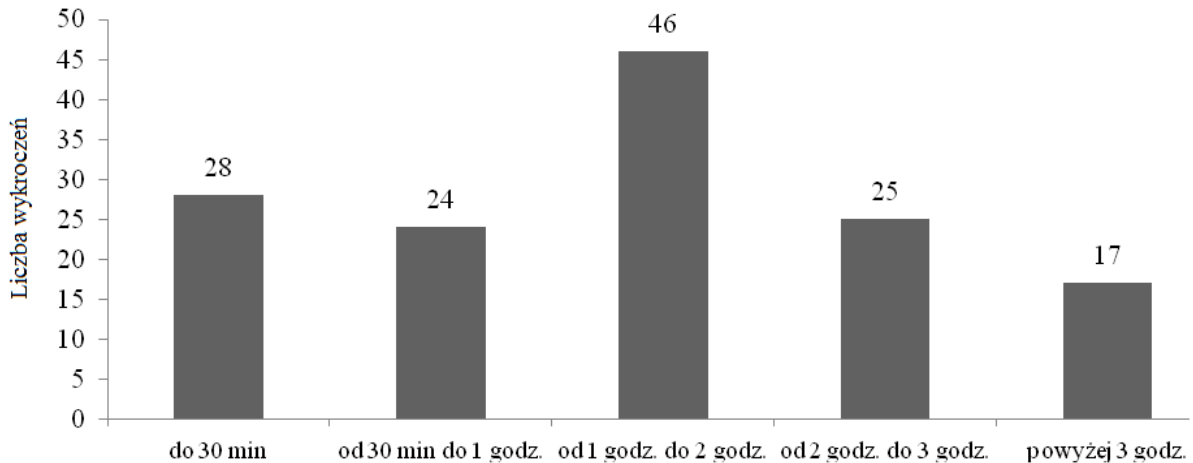
Rys. 3. Struktura wieku badanych kierowców

## WYNIKI

W badanym okresie odnotowano łącznie 140 faktów skrócenia dobowego okresu odpoczynku, co przedstawiono na rys. 4. Należy zaznaczyć, że obowiązujące Rozporządzenie nr 561/2006/WE określa minimalny czas odpoczynku dobowego, który wynosi 11 godz. W przepisach przewidziano jednak odstępstwo, umożliwiając skrócenie odpoczynku do 9 godz. – trzykrotnie po każdym odpoczynku tygodniowym. Każde dodatkowe skrócenie odpoczynku traktowane jest przez

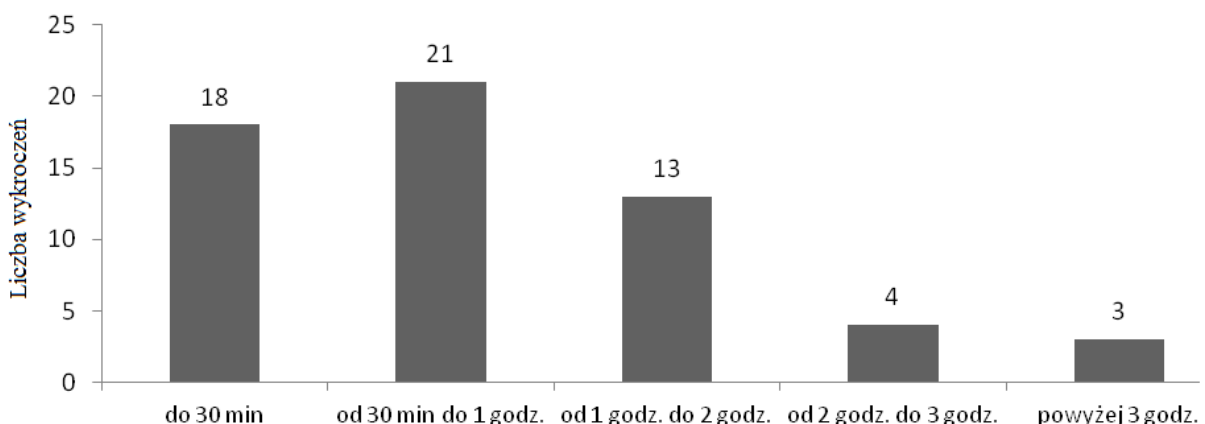
organy kontrolne jako wykroczenie. Należy zauważyć, że w rozpatrywanym okresie kierowcy skracali okres odpoczynku dobowego najczęściej o 1–2 godz.

Niepokojący jest fakt, że notowano również skrócenie odpoczynku dłuższe niż 3 godz. Przewidziany w Rozporządzeniu okres 11 godz. można uznać za stosunkowo krótki. W przypadku pracy, która wymaga koncentracji, tak krótki wypoczynek powoduje zagrożenie zarówno dla kierowcy, jak i dla innych osób korzystających z dróg. Uwzględniając przy tym maksymalne wykorzystanie taboru, można spodziewać się sytuacji, w której kierowca prowadzi pojazd przez 5 dni, wypoczywając kilka godzin dziennie.



Rys. 4. Skrócenie czasu odpoczynku dobowego w badanym okresie

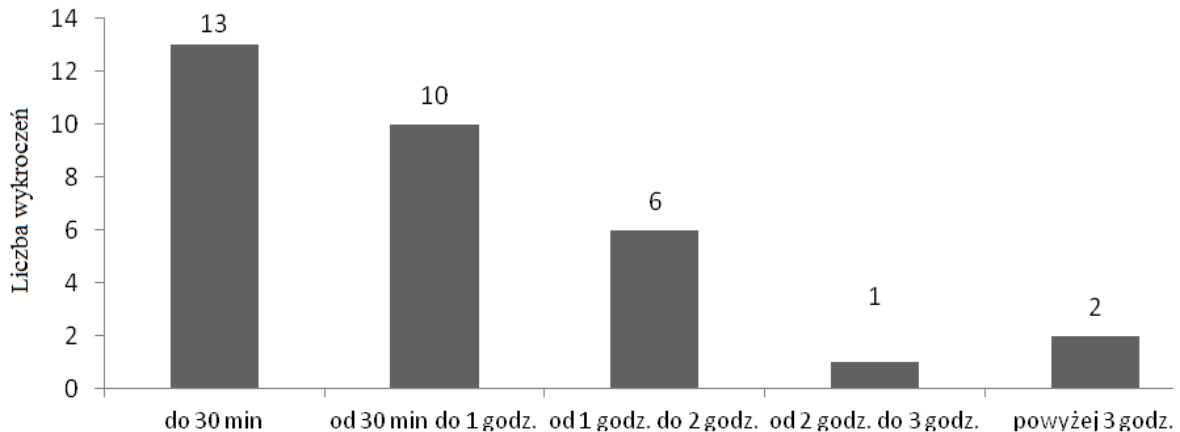
Zgodnie z przepisami Rozporządzenia nr 561/2006/WE maksymalny dzienny okres prowadzenia pojazdu nie może przekroczyć 9 godz., z zastrzeżeniem możliwości jego przedłużenia do 10 godz., nie więcej razy jednak niż trzy w ciągu tygodnia pracy. W analizowanej grupie kierowców okres ten został wydłużony w 59 przypadkach. Najczęściej kierujący przekraczali obowiązujące normy o czas w przedziale od 30 min do godziny, co przedstawiono na rys. 5.



Rys. 5. Przekroczenie dziennego okresu prowadzenia pojazdu w badanym okresie

Kolejnym elementem planowania czasu pracy kierowców, wyszczególnionym w Rozporządzeniu nr 561/2006/WE, są obowiązkowe przerwy w pracy. W przeprowadzonym badaniu kieru-

jący pojazdami skrócili wymaganą przepisami przerwę łącznie 32 razy. Najczęściej było to skrócenie do 30 min. następnie – od 30 min do godziny (rys. 6).

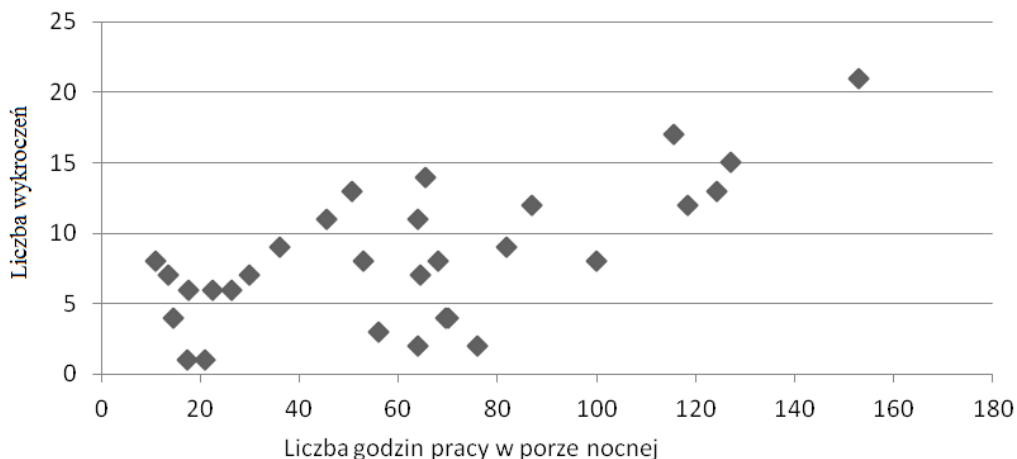


Rys. 6. Skrócenie wymaganych przerw w badanym okresie

Ostatnim etapem badania było znalezienie korelacji pomiędzy zestawionymi danymi. Wykonana analiza umożliwiła odrzucenie następujących hipotez:

1. Liczba popełnianych wykroczeń jest zależna od wieku kierowcy.
2. Liczba popełnianych wykroczeń jest zależna od używanego urządzenia rejestrującego.

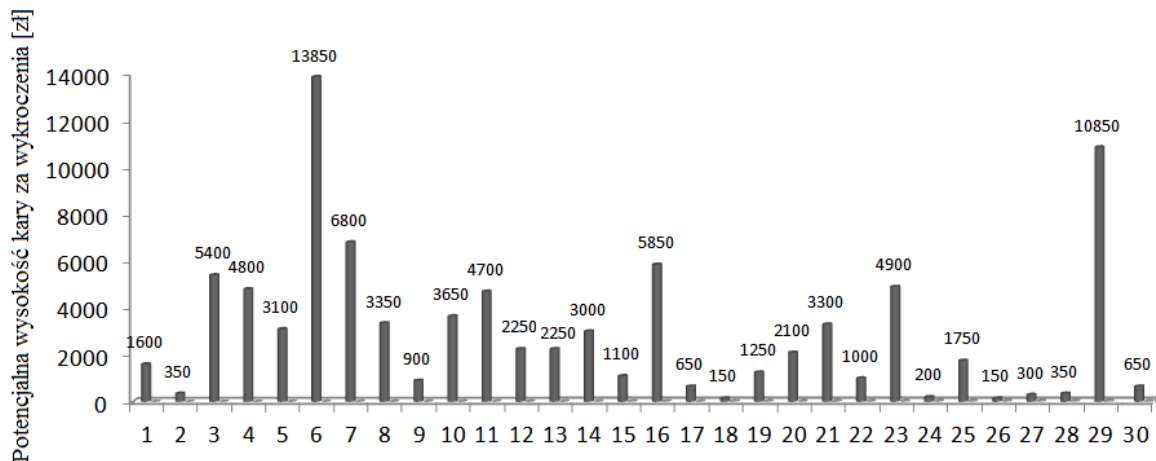
Jedyną zależnością, jaka została ustalona na podstawie zgromadzonych danych, był związek między liczbą godzin pracy w porze nocnej a liczbą popełnionych wykroczeń – zob. rys. 7. Na podstawie analizowanej próby można stwierdzić, że kierowcy, którzy w danym okresie pracowali dłużej w porze nocnej (ustalonej na potrzeby badania, zgodnie z Kodeksem pracy, od godz. 22.00 do godz. 6.00), popełniali średnio więcej wykroczeń.



Rys. 7. Zależność pomiędzy pracą w godzinach nocnych a liczbą popełnionych wykroczeń

Kary dla przedsiębiorstw z powodu nieprzestrzegania norm czasu pracy są istotne ze względów ekonomicznych. W badanym okresie jeden z kierowców popełnił wykroczenia, za które mogłaby być nałożona kara w wysokości 14 tys. zł. Wśród kierowców poddanych badaniu nie znalazł się żaden, który nie popełniłby wykroczenia podlegającego sankcji finansowej (rys. 8).





Rys. 8. Suma kar za wykroczenia popełnione przez kierowców w badanym okresie

## PODSUMOWANIE

Wykonana analiza ukazuje, że pomimo kilkuletniego okresu funkcjonowania w Polsce przepisów wspólnotowych oraz dotkliwych kar finansowych nakładanych na przedsiębiorców, kierowcy nadal popełniają wiele wykroczeń związanych z czasem pracy. Niepokojące jest częste skracanie przez kierowców okresów odpoczynków dobowych. Odpoczynek krótszy niż 9 godz. powoduje, że kierowca nie jest wypoczęty, w związku z czym stanowi potencjalne zagrożenie na drodze. Drugim najczęstszym wykroczeniem jest niestosowanie właściwej przerwy podczas prowadzenia pojazdu. Wykroczenie to zostało w szczególności zaobserwowane u kierowców w transporcie drogowym na terenie Polski.

W badanych przedsiębiorstwach praktycznie nie stwierdzono, by kierowca nie popełnił wykroczenia związanego z czasem pracy. W większości wypadków potencjalna kontrola związana była z wysokimi karami administracyjnymi nałożonymi na przewoźników. Z powodu dotkliwych kar oraz znacznego ryzyka kontroli zapewnienie przestrzegania norm czasu pracy powinno być dla przedsiębiorstw niezwykle ważne. Istotne w tym wypadku mogą być edukacja kierowców w zakresie obowiązujących przepisów oraz cykliczna weryfikacja ich znajomości. Zalecane byłoby również wykorzystywanie instrumentów karnych przewidzianych w Kodeksie pracy dla pracowników dopuszczających się naruszeń.

Ważne jest również, by menedżerowie firm transportowych prowadzili cykliczną analizę czasu pracy kierowców w przedsiębiorstwach w celu znalezienia potencjalnych błędów; następnie, stosując odpowiednie środki zaradcze, powinni je eliminować. Istotne znaczenie ma również aspekt ekonomiczny. Często bowiem chęć zyskania dodatkowych zleceń powoduje przyzwolenie na łamanie ustalonych norm. Nie uwzględnia się przy tym jednak dotkliwych konsekwencji karnych, które w skrajnych przypadkach mogą spowodować odebranie licencji transportowej, a tym samym prawa do świadczenia usług przewozowych.

## PIŚMIENICTWO

**Kierunki działania Inspekcji Transportu Drogowego w roku 2013.** 2012, [www.gitd.gov.pl/sites/default/files/kierunki-itd-2013.pdf](http://www.gitd.gov.pl/sites/default/files/kierunki-itd-2013.pdf), dostęp: 28.12.2013.

**Koźlak A.** 2008. *Ekonomika transportu. Teoria i praktyka gospodarcza.* Gdańsk, Wydaw. Nauk. UGdań., 154.

- Oświadczenie rządowe dnia 30 sierpnia 1999 r. w sprawie ratyfikacji przez Rzeczpospolitą Polską Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR), sporządzonej w Genewie dnia 1 lipca 1970 r., oraz ogłoszenia jednolitego tekstu tej umowy.** DzU z 1999 r., nr 94, poz. 1087.
- Rekowski M.** 2011. Mikroekonomia. Poznań, Wydaw. Akademia, 159–161.
- Rozporządzenie nr 561/2006/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego.** DzU UE L z 14.11.2009 r., nr 300, z późn. zm.
- Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym.** DzU WE L z 31.12.1985 r., nr 370.
- Smith A.** 2013. Badania nad naturą i przyczynami bogactwa narodów. T. 1, Warszawa, Wydaw. PWN, 17–18.
- Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.** DzU z 2001 r., nr 125, poz. 1371.
- Wesołowski K.** 2013. Umowa międzynarodowego przewozu drogowego towarów na podstawie CMR. Warszawa, Wydaw. Wolters Kluwer, 23–24.
- Wypadki drogowe w Polsce w 2012 roku.** 2013. Warszawa, [www.dlakierowcow.policja.pl](http://www.dlakierowcow.policja.pl), dostęp: 28.12.2013.