

Certyfikat Kompetencji Zawodowych

Przewodnik po egzaminie



Egzamin CKZ
krok po kroku



Zakres wiedzy
egzaminacyjnej



Wymagania,
wniosek
i formalności



Czas nauki
i skuteczna
strategia



Co warto
wiedzieć przed
egzaminem

Słowami wstępu

Ten ebook powstał po to, aby **uporządkować** najważniejsze informacje związane z Certyfikatem Kompetencji Zawodowych i działalnością transportową w jednym miejscu. Jeśli przygotowujesz się do egzaminu CKZ, planujesz otworzyć firmę transportową albo chcesz lepiej zrozumieć przepisy dotyczące czasu pracy kierowców, tachografów, licencji i zezwoleń, ta publikacja pomoże Ci lepiej zrozumieć podstawy najważniejszych zagadnień.

Znajdziesz tutaj praktyczne omówienie **wybranych** elementów teorii, które mogą pojawić się na egzaminie. Ebook nie stanowi pełnego zakresu materiału egzaminacyjnego. Jego celem jest pokazanie w pigułce wybranych tematów związanych z egzaminem CKZ i branżą transportową.

W ebooku omawiamy między innymi:

- jak wygląda egzamin CKZ i jak skutecznie się do niego przygotować,
- najważniejsze zasady czasu pracy kierowców
- obowiązki związane z tachografami,
- zasady uzyskania licencji transportowej i zezwolenia przewoźnika,
- przewozy na potrzeby własne,
- użyczanie certyfikatu CKZ.

Warto jednak pamiętać, że sama teoria to za mało. Na egzaminie bardzo duże znaczenie ma praktyka oraz umiejętność rozwiązywania zadań problemowych. To właśnie regularne ćwiczenia i praca na przykładach najczęściej decydują o wyniku egzaminu. Dlatego traktuj ten ebook jako wprowadzenie i uporządkowanie wiedzy, ale jednocześnie rozważ korzystanie z dodatkowych materiałów edukacyjnych, testów oraz praktycznych zadań egzaminacyjnych, które pozwolą Ci lepiej przygotować się do egzaminu państwowego.

Mam nadzieję, że ten ebook będzie dla Ciebie pomocnym początkiem nauki oraz wsparciem w lepszym zrozumieniu branży transportowej i wymagań egzaminacyjnych.

Spis treści

Słowami wstępu	1
Spis treści	2
1: Wprowadzenie	4
1.1. Czym jest CKZ?	4
1.2. Komu potrzebny jest certyfikat?	4
1.3. Kiedy nie musisz mieć certyfikatu?	5
2: Egzamin na CKZ – przebieg i przygotowanie	5
2.1. Jak wygląda egzamin?	5
2.2. Jaki jest próg zdawalności i zakres wymaganej wiedzy?	6
2.3. Co jeśli nie zdasz?	7
2.4. Rola testów w nauce	8
2.5. Jak wyglądają zadania praktyczne na egzaminie CKZ?	9
Zadania z czasu pracy kierowców	9
Zadania z finansów przedsiębiorstwa	10
2.6. Sprawdzona strategia zdania egzaminu CKZ za pierwszym razem	12
2.6. Zagadnienia na egzaminie – na co zwrócić szczególną uwagę?	13
2.7. Ile czasu potrzeba, żeby przygotować się do egzaminu CKZ?	13
3: Czas pracy kierowców	14
3.1. Czym jest czas pracy kierowcy	14
3.2. Dobowy czas pracy	15
3.3. Odpoczynek dzienny	16
Odpoczynek regularny	16
Odpoczynek regularny dzielony	17
Odpoczynek skrócony	17
3.4. Ile pracuje kierowca zawodowy?	18
3.5. Jak podejść do tego w praktyce?	19
3.6. Odpoczynek dzienny na promie lub kolei	19
3.7. Odpoczynek tygodniowy	20
Czym jest rekompensata skróconego odpoczynku tygodniowego?	21
Dwa skrócone odpoczynki z rzędu	22
Czy odpoczynek może być wykorzystany w pojeździe?	22
Odpoczynek tygodniowy na promie lub kolei	22
Załoga kilkusobowa	23
3.8. Kontrola czasu pracy kierowców	25
3.9. Praca nadliczbowa kierowcy – o czym warto pamiętać?	25
4: Tachografy	26
4.1. Czym jest tachograf?	26
4.2. Kiedy jest obowiązkowy?	27

4.3. Tachografy w busach do 3,5 t	27
4.4. Tachografy inteligentne	28
5: Zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika	29
5.1. Czym jest zezwolenie	29
5.2. Kiedy wymagane jest zezwolenie na przewoźnika drogowego?	30
Czy bus do 3,5 t wymaga zezwolenia przewoźnika?	30
5.3. Kto jest zwolniony z obowiązku posiadania zezwolenia?	30
5.2. Warunki uzyskania	31
Certyfikat kompetencji zawodowych	31
Zdolność finansowa – ile pieniędzy trzeba mieć?	31
Rzeczywista i stała siedziba	32
Dobra reputacja	32
5.3. Ile kosztuje zezwolenie na przewoźnika drogowego?	33
6: Licencja transportowa	33
6.1. Czym jest licencja	33
6.2. Rodzaje licencji	34
6.3. Kiedy potrzebna jest licencja transportowa?	35
6.4. Czy bus do 3,5 t potrzebuje licencji transportowej?	35
6.5. Kto jest zwolniony z obowiązku posiadania licencji transportowej?	36
6.6. Jak uzyskać licencję?	36
Zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika (licencja krajowa)	36
Licencja wspólnotowa (międzynarodowa)	37
6.4 Ile trwa uzyskanie licencji transportowej?	37
6.5. Jak zgłosić pojazd do licencji transportowej?	38
6.6. Kiedy można stracić licencję transportową?	38
7: Przewozy na potrzeby własne	39
7.1. Czym są przewozy na potrzeby własne	39
7.2. Jakie warunki musi spełniać przewóz na potrzeby własne?	39
7.3. Wymagane zaświadczenie	40
7.4. Kiedy zaświadczenie nie jest potrzebne?	40
7.5 Gdzie i jak uzyskać zaświadczenie?	41
8: Użyczanie certyfikatu CKZ	41
8.1. Na czym polega użyczanie certyfikatu	41
8.2. Czy jest to legalne?	42
8.3. Odpowiedzialność	43
8.4. Ryzyka	43
8.5. Kim jest zarządzający transportem w praktyce?	43
8.6. Jak zgłosić osobę zarządzającą transportem do licencji transportowej?	44
Wiadomość dla Ciebie :)	45

1: Wprowadzenie

1.1. Czym jest CKZ?

Certyfikat Kompetencji Zawodowych (CKZ) to dokument potwierdzający, że dana osoba posiada wiedzę i umiejętności niezbędne do prowadzenia działalności transportowej. Jest wymagany w celu legalnego zarządzania transportem drogowym. Istnieją dwa typy certyfikatu – osobno na przewóz osób i rzeczy.



1.2. Komu potrzebny jest certyfikat?

Certyfikat jest wymagany od osób prowadzących działalność transportową, zarządzających transportem w firmie oraz wszystkich, którzy chcą działać w branży transportowej zgodnie z przepisami.

Obowiązek posiadania certyfikatu nie spoczywa na kierowcy, lecz na przedsiębiorcy. Istnieje mit, że każdy kierowca powinien go posiadać. Nie jest to prawda. Przepisy wymagają, aby przedsiębiorca w firmie wyznaczył przynajmniej jedną osobę zarządzającą transportem, która legitymuje się takim certyfikatem. Może to być:

- właściciel firmy transportowej,
- pracownik (np. kierownik transportu), który decyduje o funkcjonowaniu przedsiębiorstwa, np. zawiera umowy przewozowe lub decyduje o zakupie pojazdów,

- osoba z zewnątrz zatrudniona na podstawie umowy cywilnoprawnej (tzw. „użyczenie certyfikatu”).

1.3. Kiedy nie musisz mieć certyfikatu?

Osoby zarządzającej transportem nie muszą wyznaczać firmy zajmujące się przewozem:

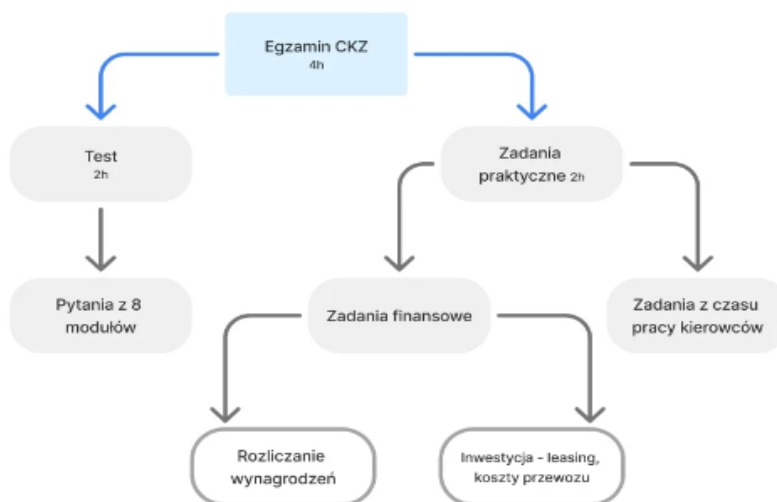
- zarobkowym pojazdami o dopuszczalnej masie całkowitej do 2,5 tony w transporcie międzynarodowym
- zarobkowym pojazdami o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 tony w transporcie krajowym
- niezarobkowym pojazdami przeznaczonymi do przewozu nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą niezarobkowym (na potrzeby własne)

2: Egzamin na CKZ – przebieg i przygotowanie

2.1. Jak wygląda egzamin?

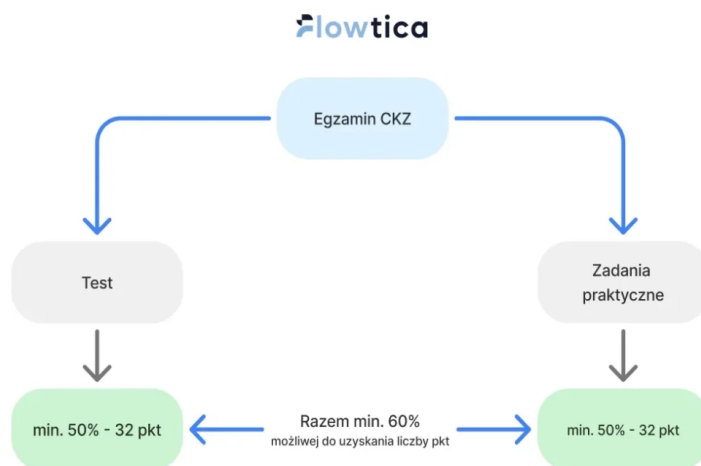
Egzamin organizowany jest przez Instytut Transportu Samochodowego. Żeby podejść do egzaminu należy złożyć pocztowo wniosek o egzamin i wnieść opłatę do ITS. Jest on podzielony na dwie części, a każda z nich trwa 2 godziny.

1. **Część teoretyczna** (64 pkt.) – składa się z 64 pytań zamkniętych wielokrotnego wyboru (z czterema wariantami odpowiedzi). Za każdą poprawną odpowiedź otrzymujesz 1 punkt.
2. **Część problemowa** (64 pkt.) – polega na rozwiązaniu 2 zadań otwartych (praktycznych case study). Jedno z zadań dotyczy czasu pracy kierowców, a drugie dotyczy finansów przedsiębiorstwa – liczymy w nich albo leasing albo wynagrodzenia kierowców.



2.2. Jaki jest próg zdawalności i zakres wymaganej wiedzy?

Egzamin nie należy do łatwych. Aby uzyskać wynik pozytywny, musisz zdobyć minimum 50% punktów z każdej części z osobna oraz minimum 60% punktów z całości egzaminu (sumarycznie z obu części). Wyniki otrzymasz drogą pocztową w terminie do 28 dni od daty egzaminu.



Jako przyszły zarządzający transportem musisz wykazać się wiedzą z 8 kluczowych obszarów:

Moduł na egzaminie	Przykładowe tematy, z których należy mieć wiedzę
Prawo cywilne	rodzaje umów w transporcie, prawa i obowiązki, roszczenia, odszkodowania, konwencja CMR
Prawo handlowe	warunki i formalności dot. prowadzenia działalności, posiadać wiedzę o różnych formach spółek handlowych, upadłość, restrukturyzacja
Prawo socjalne	przepisy regulujące umowę o pracę, ubezpieczenia pracowników, rola i funkcja instytucji społecznych w transporcie, przepisy dot. czasu pracy kierowców
Prawo podatkowe	podatek: VAT, od pojazdów, dochodowy, opłaty za korzystanie z dróg itd.
Działalność gospodarcza i zarządzanie finansami przedsiębiorstwa	środki płatnicze, bilans finansowy przedsiębiorstwa, rodzaje kredytów, rentowność przedsiębiorstwa, koszty, budżet, marketing, ubezpieczenia
Dostęp do rynku	przepisy regulujące zarobkowy transport, zezwolenia, licencje, dokumentacja w przedsiębiorstwie, formalności graniczne, regulacje rynkowe
Normy techniczne i techniczne aspekty działalności	masa i wymiary pojazdów, przewozy nienormatywne, dobór pojazdów i ich elementów, typy urządzeń i techniki rozładunku
Bezpieczeństwo drogowe	wymagane kwalifikacje od kierowców, przestrzeganie wymogów bezpieczeństwa, procedury w razie wypadku, bezpieczne mocowanie towarów

2.3. Co jeśli nie zdasz?

Do egzaminu możesz podchodzić nieograniczoną liczbę razy, aż do skutku. Niemniej należy w przypadku ponownego podejścia do egzaminu złożyć podanie o egzamin poprawkowy oraz kopię potwierdzenia wpłaty za egzamin (500 zł). Nie musisz płacić za wydanie certyfikatu. Przy drugim i każdym następnym podejściu podanie o egzamin poprawkowy oraz kopię potwierdzenia wpłaty można wysłać pocztą lub mailowo.

Rodzaj opłaty	Kwota	Uwagi
Egzamin	500 zł	Opłata za przystąpienie do egzaminu
Wydanie certyfikatu	300 zł	Opłata administracyjna za dokument
Egzamin poprawkowy	500 zł	Płatne w przypadku kolejnego podejścia (już bez opłaty za wydanie)

2.4. Rola testów w nauce

Testy pozwalają sprawdzić wiedzę, utrwalić materiał i przygotować się do formy egzaminu. Oficjalna baza pytań testowych jest utajniona. Z tego względu przygotowaliśmy przykładowe pytania testowe do rozwiązania, które mogą pomóc Ci w nauce. Poniższy mini symulator testów na egzamin CKZ zawiera 20 przykładowych pytań i pokazuje, jak wyglądają pytania na prawdziwym egzaminie. Pytania wielokrotnego wyboru.

Symulator egzaminu CKZ

1. Które z poniższych stwierdzeń dotyczących dziennego czasu prowadzenia pojazdu są prawidłowe?

- ☐ A. Standardowy dzienny czas prowadzenia pojazdu wynosi 9 godzin
- ☐ B. Dzienny czas prowadzenia pojazdu można wydłużyć do 10 godzin maksymalnie dwa razy w tygodniu
- ☐ C. Dzienny czas prowadzenia pojazdu nie może nigdy przekroczyć 10 godzin
- ☐ D. Dzienny czas prowadzenia pojazdu obejmuje również przerwy

← Wstecz

Dalej →

[Sprawdź, co potrafisz i rozwiąż mini symulację testu>](#)

2.5. Jak wyglądają zadania praktyczne na egzaminie CKZ?

Oprócz testu wielokrotnego wyboru, egzamin na Certyfikat Kompetencji Zawodowych (CKZ) obejmuje zadania praktyczne, które dla wielu zdających są najtrudniejszą częścią egzaminu. To właśnie one sprawdzają, czy kandydat potrafi zastosować przepisy w praktyce, a nie tylko je zna.

- część pisemna, rozwiązywana po teście,
- 2 zadania problemowe, każde zawiera 2 pytania,
- każde pytanie oceniane jest w skali 0–4 punkty (punkty później są mnożone x4, co daje 64 pkt do zdobycia),
- aby zaliczyć tę część, trzeba uzyskać minimum 50% punktów.
- Jedno z zadań dotyczy czasu pracy kierowców, drugie natomiast finansów przedsiębiorstwa transportowego (leasing/ wynagrodzenia).

Zadania z czasu pracy kierowców

Zadania te mają na celu sprawdzić znajomość m.in. dziennego i tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu, przerw, odpoczynków, poprawnego planowania trasy zgodnie z przepisami.

Przykład zadania

Jest Pan/i osobą odpowiedzialną za organizację przewozów drogowych rzeczy w firmie transportowej X. Firma realizuje zlecenie polegające na regularnym transporcie artykułów spożywczych z Sopotu (Polska) do Lipska (Niemcy). Przewóz wykonuje jeden kierowca, samochodem ciężarowym o DMC powyżej 3,5 tony. Zadanie proszę rozwiązać zgodnie z przepisami Rozporządzenia (WE) nr 561/2006 oraz ustawy o czasie pracy kierowców. Zadanie należy rozwiązać zgodnie z założeniami:

- pora nocna obowiązuje od 01:00 do 05:00,
- w tygodniu poprzedzającym wyjazd kierowca wykorzystał 48 godzin jazdy,
- kierowca wykonuje formalności związane z przewozem przed wyjazdem – 1h

- Kierowca rozpoczyna pracę z Sopotu w poniedziałek o godz. 06:00,
- odległość Sopot – Lipsk: 1 030 km,
- kierowca pokonuje trasę: w Polsce: 630 km ze średnią prędkością 70 km/h, w Niemczech: 400 km ze średnią prędkością 80 km/h,

Należy:

Etap 1: Obliczyć łączny czas jazdy z Sopotu do Lipska.

Etap 2: Opracować szczegółowy plan realizacji przewozu Sopot – Lipsk, tak żeby kierowca jak najszybciej dotarł do Lipska.

Zadania z finansów przedsiębiorstwa

Zadania praktyczne mają na celu sprawdzenie nie tylko znajomości przepisów, ale przede wszystkim umiejętności ich zastosowania w realnych sytuacjach biznesowych. Oceniają one m.in. zdolność do prawidłowego obliczenia kosztów początkowych i całkowitych działalności transportowej, analizę opłacalności inwestycji, a także poprawne wyliczanie wynagrodzeń kierowców i kosztów zatrudnienia.

Przykład zadania 1

Jesteś właścicielem przedsiębiorstwa transportowego TRANS-EURO, które podpisało wieloletni kontrakt na przewóz materiałów budowlanych dla dużej sieci hurtowni. Umowa została zawarta na okres 5 lat, a liczba zleceń gwarantuje stałe wykorzystanie pojazdów przez cały rok. Aktualna flota firmy jest niewystarczająca do realizacji wszystkich przewozów, dlatego przedsiębiorstwo planuje leasing 5 nowych zestawów ciężarowych oraz zatrudnienie 5 dodatkowych kierowców.

Koszty wstępne:

- cena jednego pojazdu (ciągnik + naczepa, 24 tony): 520 000 zł
- opłata wstępna za leasing: 15% wartości pojazdu
- przygotowanie dokumentacji i rejestracja pojazdu: 1 500 zł na pojazd

- koszt rekrutacji i wdrożenia jednego kierowcy: 800 zł

Koszty eksploatacyjne

- płace z narzutami dla jednego kierowcy: 4 200 zł
- płace z narzutami dla pracowników administracyjnych: 22 000 zł
- ubezpieczenie majątku i OC przedsiębiorstwa: 1 600 zł
- stałe koszty administracyjno-biurowe: 2 800 zł za pojazd
- rata leasingowa za jeden pojazd: 11 800 zł
- eksploatacja techniczna (naprawy, serwis, ogumienie): 0,14 zł/tkm
- inne koszty bieżące (opłaty drogowe, parkingi, telematyka): 3 200 zł

Pozostałe dane

- średnia wydajność jednego pojazdu: 10 500 tkm dziennie
- liczba dni roboczych w roku: 220 dni
- stawka za usługę transportową: 0,48 zł/tkm
- podatek dochodowy: 24%

Oblicz:

1. Koszty całkowite i przychody w 1 roku działalności
2. Oblicz zysk netto i oceń, czy inwestycja jest korzystna dla firmy

Przykład zadania 2

Przedsiębiorstwo X zatrudnia dwóch kierowców zarabiających brutto po 4298 zł.

Do obliczeń zakładamy następujące stawki:

- ubezpieczenie emerytalne 18% (płacone po połowie przez pracownika i pracodawcę),
- ubezpieczenie rentowe 3,5% – pracownik, 8% – pracodawca
- ubezpieczenie chorobowe 3% (pracownik),
- ubezpieczenie wypadkowe 1% (pracodawca),
- ubezpieczenie zdrowotne 6% (pracownik),
- Fundusz Pracy 1% (pracodawca).
- Podatek dochodowy od wynagrodzenia: 18%.

Należy obliczyć:

Etap 1: Płacę netto 1-go kierowcy.

Etap 2: Płacę netto 2-go kierowcy przy założeniu pracy w godzinach nadliczbowych w liczbie 8 godz. (nieplanowana praca w niedzielę)

[Pobierz wniosek na egzamin CKZ](#)

2.6. Sprawdzona strategia zdania egzaminu CKZ za pierwszym razem

1. Najpierw zrozum strukturę, potem ucz się przepisów

Zanim rozpoczniesz naukę, dokładnie poznaj mechanizm egzaminu. Wiedza o punktacji i strukturze pozwala skupić się na tym, co naprawdę ma znaczenie.

2. Skup się na zadaniach problemowych – to one decydują o wyniku

Wielu kandydatów traci punkty właśnie tutaj. Czas pracy kierowców, przerwy, odpoczynki, obliczenia wynagrodzeń czy rentowności to elementy, które wymagają ćwiczeń. Tego nie da się nauczyć wyłącznie z teorii. Konieczne jest rozwiązywanie przykładów i analizowanie schematów. Zadania są schematyczne i dużo łatwiej jest opanować część praktyczną niż testową. Dlatego też warto wykorzystać to i złapać więcej punktów w części praktycznej.

3. Naucz się schematów, nie wkuwaj ustaw

Egzamin nie polega na cytowaniu przepisów. W praktyce wiele zagadnień powtarza się w określonych schematach. Jeśli zrozumiesz logikę obliczeń i zależności między przepisami, nie będziesz musiał zapamiętywać setek artykułów.

4. Ćwicz pod presją czasu

240 minut wydaje się długim czasem, ale przy zadaniach obliczeniowych szybko okazuje się, że każda minuta ma znaczenie. Warto ćwiczyć w warunkach zbliżonych do egzaminacyjnych.

CKZ SPRINT

SYSTEM NAUKI, KTÓRY
DZIĘKI PLANOWI PROWADZI
CIĘ PROSTO DO CELU

Stworzyliśmy kurs CKZ SPRINT dla osób,
które chcą zdać egzamin **w konkretny,
uporządkowany i praktyczny sposób.**

- ✓ Skuteczna nauka
- ✓ Praktyczne podejście
- ✓ Zadania i testy egzaminacyjne
- ✓ Plan nauki krok po kroku
- ✓ Dostęp na komputerze i telefonie

START
Dzień 1



DZIEŃ 1-7

FUNDAMENTY

Najważniejsze zagadnienia,
które dają najwięcej
punktów.



DZIEŃ 15-21

PRAKTYKA I SYMULACJE

Rozwiązujesz zadania
praktyczne, utrwalasz wiedzę
i sprawdzasz się w pełnych
symulacjach egzaminu.



DZIEŃ 8-14

ROZWIJANIE WIEDZY

Pogłębiasz materiał,
rozwiązujesz testy
i zadania.



DZIEŃ 22-30

FINAŁ

Umacniasz wiedzę,
ćwiczysz z testami
i zadaniami, budujesz
pewność i gotowość
na 100%.

META
Dzień 30



PRZYGOTOWANIE DO EGZAMINU CKZ

Masz wiedzę, pewność
i gotowość na 100%.



PRAKTYKA NA PIERWSZYM MIEJSCU

Skupiamy się na rozwiązywaniu
zadań, analizie pytań i tym, co
naprawdę pojawia się na egzaminie.



PLAN NA 30 DNI

Gotowy harmonogram,
który prowadzi Cię krok
po kroku do celu.



UCZ SIĘ GDZIE I KIEDY CHCESZ

Dostęp online na komputerze,
tablecie i telefonie. We własnym
tempie.



WIĘKSZE SZANSE NA SUKCES

Systematyczna nauka,
powtórki i praktyka to klucz
do zdania egzaminu.



PAMIĘTAJ!

Sama teoria to za mało. Na egzaminie liczy się praktyka i umiejętność rozwiązywania
zadań problemowych oraz obliczeniowych. Rozważ uzupełnienie nauki dodatkowymi
materiałami, testami i zadaniami egzaminacyjnymi.

**CKZ SPRINT TO TWOJA DROGA
DO ZDOBYCIA CERTYFIKATU
KOMPETENCJI ZAWODOWYCH!**



2.6. Zagadnienia na egzaminie – na co zwrócić szczególną uwagę?

Najwięcej problemów sprawia czas pracy kierowców. Prawidłowe obliczenie jazdy, przerw i odpoczynków wymaga nie tylko znajomości przepisów, ale również umiejętności ich interpretacji w konkretnych sytuacjach. Drugim wymagającym obszarem są finanse przedsiębiorstwa. Kandydaci muszą potrafić obliczyć ratę leasingową, koszt działalności, rentowność czy wynagrodzenie pracownika. Dla osób bez doświadczenia księgowego jest to wyzwanie. Niemniej już po kilku przerobionych zadaniach zaczniesz łapać schematy! Warto również zwrócić uwagę na zagadnienia związane z dostępem do rynku, odpowiedzialnością przewoźnika oraz zasadami uzyskiwania licencji.

2.7. Ile czasu potrzeba, żeby przygotować się do egzaminu CKZ?

Czas przygotowania zależy od poziomu wyjściowego. Osoby związane z branżą transportową potrzebują zazwyczaj od trzech do sześciu tygodni systematycznej nauki. Kluczowa jest regularność, a nie liczba godzin spędzonych jednorazowo nad materiałem. Lepiej uczyć się codziennie przez godzinę niż raz w tygodniu przez kilka godzin. Systematyczne powtarzanie materiału i regularne rozwiązywanie zadań znacznie zwiększa szanse na zdanie egzaminu za pierwszym podejściem. Czy warto uczyć się samodzielnie, czy wybrać kurs?

Samodzielna nauka jest możliwa, ale wiąże się z ryzykiem braku struktury. Kandydat musi samodzielnie wybrać materiały, ustalić plan i znaleźć zadania do ćwiczeń. Kurs przygotowujący do CKZ daje uporządkowany program, gotowe przykłady zadań, omówienie najczęstszych błędów oraz logiczną kolejność nauki. Oszczędza to czas i zmniejsza stres przed egzaminem. W praktyce osoby korzystające z dobrze przygotowanego kursu mają wyraźnie większą skuteczność zdawalności. Oprócz tego certyfikat jest wydawany na okres bezterminowy – po prostu warto podejść raz i porządnie do egzaminu. Podejście do egzaminu kosztuje 800 zł (w tym 500 zł za

egzamin i 300 zł za wydanie certyfikatu) – na to czy opłaci Ci się wydać kilkaset złotych więcej na kurs przygotowujący musisz odpowiedzieć sobie sam.

[Sprawdź terminy egzaminów i czy zdążysz się przygotować >](#)

3: Czas pracy kierowców

3.1. Czym jest czas pracy kierowcy

Czas pracy kierowcy to nie tylko jazda, ale również wszystkie czynności związane z wykonywaniem transportu. Obejmuje m.in. załadunek, rozładunek, przygotowanie pojazdu, czynności administracyjne czy nadzór nad ładunkiem. W praktyce oznacza to, że nawet jeśli kierowca nie prowadzi pojazdu, nadal może być „w pracy”. To kluczowe przy planowaniu dnia, ponieważ wpływa na limity czasu pracy, szczególnie w kontekście pracy nocnej czy doby kierowcy.

Ustawa o czasie pracy kierowców. Art. 6

Czasem pracy kierowcy jest czas od rozpoczęcia do zakończenia pracy, która obejmuje wszystkie czynności związane z wykonywaniem przewozu drogowego, w szczególności:

- 1) prowadzenie pojazdu;
- 2) załadowywanie i rozładowywanie oraz nadzór nad załadunkiem i wyładunkiem;
- 3) nadzór oraz pomoc osobom wsiadającym i wysiadającym;
- 4) czynności spedycyjne;
- 5) obsługę codzienną pojazdów i przyczep;
- 6) inne prace podejmowane w celu wykonania zadania służbowego lub zapewnienia bezpieczeństwa osób, pojazdu i rzeczy;
- 7) niezbędne formalności administracyjne;
- 8) utrzymanie pojazdu w czystości.

Do czasu pracy nie wlicza się:

- czasu dyżuru, jeżeli podczas dyżuru kierowca nie wykonywał pracy
- nieusprawiedliwionych postojów w czasie prowadzenia pojazdu
- dobowego nieprzerwanego odpoczynku
- przerw w pracy wynikających ze stosowania przerywanego systemu czasu pracy.

3.2. Dobowy czas pracy

Doba pojedynczego kierowcy to 24 godziny liczone od momentu rozpoczęcia pracy. W tym czasie musi zmieścić się: cała aktywność i obowiązkowy odpoczynek. To oznacza, że nie można przesuwac odpoczynku dowolnie, bo musi on zakończyć się w tej 24-godzinnej ramie.

Maksymalny dzienny czas prowadzenia pojazdu wynosi 9 godzin, z możliwością wydłużenia do 10 godzin, jednak nie częściej niż dwa razy w tygodniu.

Dodatkowo po każdych 4,5 godzinach jazdy kierowca ma obowiązek zrobić przerwę trwającą co najmniej 45 minut.



3.3. Odpoczynek dzienny

Odpoczynek kierowcy zawodowego to prawnie uregulowany, nieprzerwany czas wolny od pracy, w którym kierujący swobodnie dysponuje swoim czasem.

- występuje odpoczynek regularny (11h) i skrócony (9h),
- regularny można dzielić: 3h + 9h,
- skrócony można wykorzystać 3 razy między dwoma tygodniowymi okresami odpoczynku,
- odpoczynek musi zostać odebrany w ciągu 24h od rozpoczęcia pracy.

Odpoczynek regularny

To standardowy model dnia. Kierowca po zakończeniu pracy musi mieć minimum 11 godzin nieprzerwanego odpoczynku.



Odpoczynek regularny dzielony

Odpoczynek można podzielić na dwie części: minimum 3 godziny + minimum 9 godzin. To rozwiązanie stosowane w bardziej elastycznych systemach pracy i wymaga dokładnego planowania.



Odpoczynek skrócony

Można skrócić odpoczynek do 9 godzin, ale maksymalnie 3 razy między odpoczynkami tygodniowymi.



3.4. Ile pracuje kierowca zawodowy?

W branży transportowej często można spotkać się z określeniami „praca na 13 godzin” lub „praca na 15 godzin”. Nie są to jednak oficjalne pojęcia z przepisów, lecz uproszczenie opisujące dobę kierowcy w zależności od wykorzystanego odpoczynku.

Każda doba kierowcy trwa 24 godziny i musi zawierać obowiązkowy odpoczynek dzienny, od którego zależy czas pozostający w aktywności.

Jeżeli kierowca korzysta z regularnego odpoczynku dziennego trwającego co najmniej 11 godzin, to na wszystkie pozostałe czynności, czyli jazdę, inną pracę, dyspozycyjność oraz przerwy - pozostaje mu maksymalnie 13 godzin. Gdy wykorzystuje skrócony odpoczynek dzienny wynoszący 9 godzin, może mieć do dyspozycji maksymalnie 15 godzin.

Możliwość wydłużenia doby do 15 godzin jest ograniczona. Skrócony odpoczynek można wykorzystać maksymalnie trzy razy pomiędzy kolejnymi odpoczynkami tygodniowymi. Nadal obowiązują także limity czasu pracy: maksymalnie 60 godzin tygodniowo oraz średnio 48 godzin tygodniowo.

3.5. Jak podejść do tego w praktyce?

Najlepszym sposobem zrozumienia systemu 13 i 15 godzin jest patrzenie na niego przez pryzmat odpoczynku. To nie czas pracy decyduje o długości dnia, lecz to, jaki odpoczynek kierowca zaplanuje. Dlatego planowanie powinno zawsze zaczynać się od odpowiedzi na pytanie: czy tego dnia będzie odpoczynek 11-godzinny czy 9-godzinny?

Dopiero na tej podstawie można określić, ile czasu pozostaje na jazdę i inne obowiązki. Takie podejście pozwala uniknąć błędów i daje pełną kontrolę nad czasem pracy kierowcy.

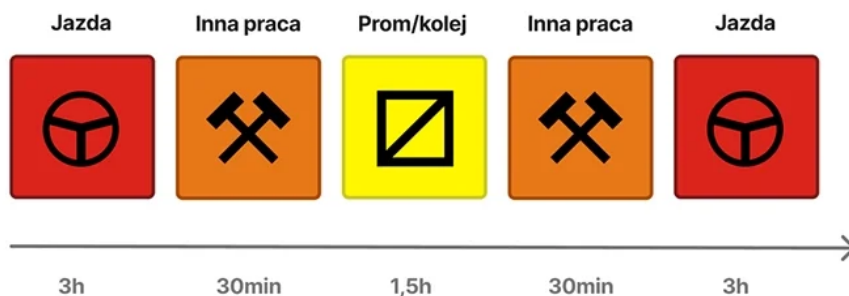
3.6. Odpoczynek dzienny na promie lub kolei

W niektórych sytuacjach przepisy dopuszczają realizację odpoczynku dziennego w trakcie przeprawy promowej lub kolejowej, jednak nie jest to zawsze możliwe. Warunkiem koniecznym jest zapewnienie kierowcy odpowiedniego miejsca do snu

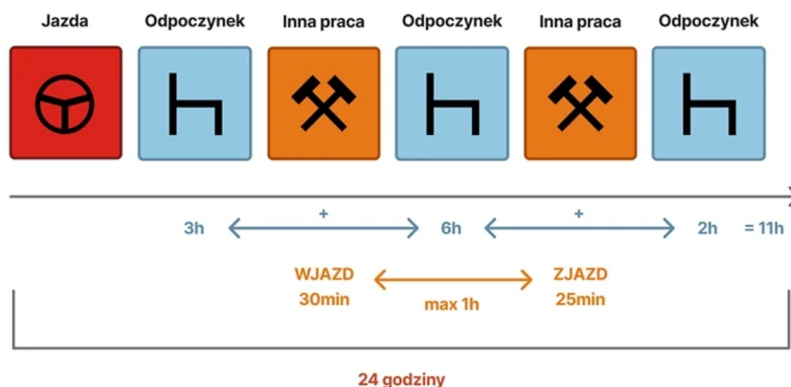
poza pojazdem, czyli np. koi lub kuszetki. Bez tego nie można mówić o odpoczynku w rozumieniu przepisów.

Jeżeli czas przeprawy jest zbyt krótki, aby wykorzystać cały odpoczynek, dopuszczalne jest jego podzielenie – część można odbyć na promie lub w pociągu, a resztę po zakończeniu podróży. Trzeba jednak pamiętać, że musi to być odpoczynek regularny (11 godzin lub w układzie 3+9), całość musi zmieścić się w 24 godzinach od rozpoczęcia pracy, a łączny czas przerywania odpoczynku (np. na wjazd i zjazd) nie może przekroczyć 1 godziny. W przypadku braku miejsca do spania cały czas przeprawy traktuje się jako dyspozycyjność, co oznacza, że nie zalicza się on do odpoczynku i wpływa na dalsze planowanie pracy kierowcy.

Przykład planu jazdy, gdy nie ma miejsca do spania (okres dyspozycyjności)



Przykład planu jazdy, gdy jest miejsce do spania (odpoczynek)



3.7. Odpoczynek tygodniowy

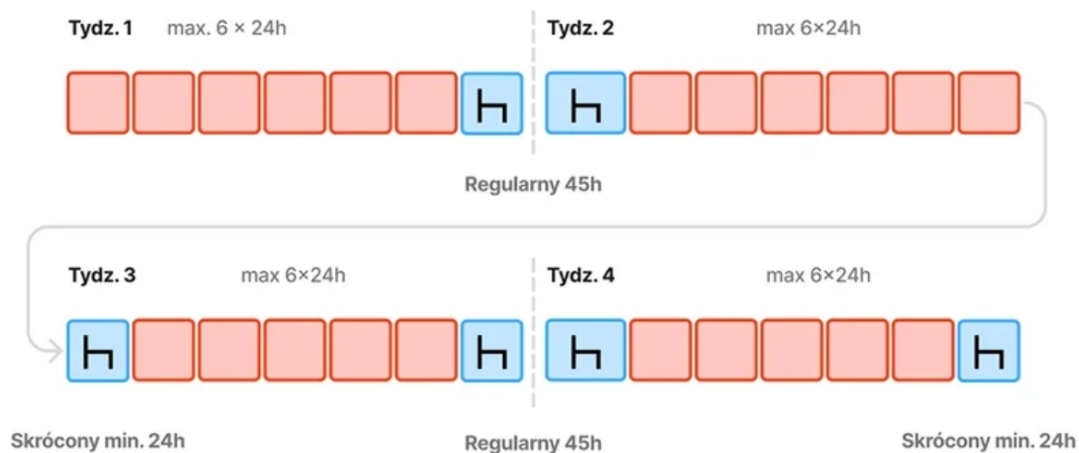
Odpoczynek tygodniowy to jeden z najważniejszych elementów całego systemu czasu pracy kierowcy, ponieważ „zamyka” cykl pracy. Kierowca musi go wykorzystać najpóźniej po sześciu kolejnych dobach pracy (czyli maksymalnie po 144 godzinach), przy czym nie ma znaczenia, czy przypada on w weekend – równie dobrze może wypaść w środku tygodnia.

Wyróżniamy dwa rodzaje odpoczynku tygodniowego:

- regularny, trwający minimum 45 godzin,
- skrócony, który może wynosić co najmniej 24 godziny, ale mniej niż 45.

Przepisy wymagają jednak zachowania odpowiedniej równowagi – w dwóch kolejnych tygodniach kierowca musi wykorzystać albo dwa odpoczynki regularne, albo jeden regularny i jeden skrócony.

Przykład planu tygodniowych odpoczynków



Czym jest rekompensata skróconego odpoczynku tygodniowego?

Skrócenie odpoczynku nie jest „darmowe”. Każdą brakującą godzinę do pełnych 45 godzin trzeba oddać w formie rekompensaty. Przykładowo, jeśli odpoczynek trwał 24 godziny, należy później odebrać dodatkowe 21 godzin wolnego. Co istotne, rekompensaty nie odbiera się osobno tylko musi być ona dodana do innego odpoczynku (trwającego min. 9h) i wykorzystana w ciągu maksymalnie trzech kolejnych tygodni.

Dwa skrócone odpoczynki z rzędu

Ciekawym rozwiązaniem wprowadzonym przez Pakiet Mobilności jest możliwość wykorzystania dwóch skróconych odpoczynków tygodniowych pod rząd, ale tylko w transporcie międzynarodowym (obydwa skrócone odpoczynki są poza krajem zamieszkania i poza krajem siedziby kierowcy). W takim przypadku oba skrócenia trzeba później zrekompensować jednorazowo, łącząc je z regularnym odpoczynkiem, a dodatkowo kierowcy należy zapewnić realną możliwość powrotu do domu lub do bazy firmy. Oprócz tego dwa następne odpoczynki (po odpoczynkach skróconych) muszą być regularne, czyli min. 45 godzin.

Czy odpoczynek może być wykorzystany w pojeździe?

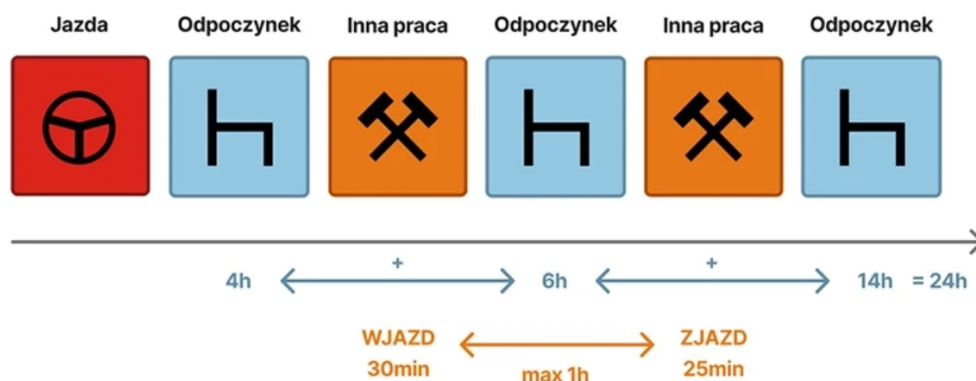
Warto też pamiętać o miejscu odbywania odpoczynku. Krótsze pauzy mogą być realizowane w kabinie pojazdu, jeśli jest ona odpowiednio przystosowana do spania. Natomiast regularny odpoczynek tygodniowy (45 godzin i więcej) nie może być odbywany w pojeździe.

Odpoczynek tygodniowy na promie lub kolei

Podobnie jak w przypadku odpoczynku dziennego, przepisy dopuszczają możliwość wykorzystania odpoczynku tygodniowego podczas przeprawy promem lub koleją, jednak tylko w określonych sytuacjach. W praktyce dotyczy to skróconego odpoczynku tygodniowego (min. 24h), który może być realizowany w trakcie podróży,

o ile kierowca ma zapewnione odpowiednie warunki do snu, czyli miejsce w koi lub kuszetce.

Przykład skróconego tygodniowego odpoczynku na promie lub kolei:



Załoga kilkuosobowa

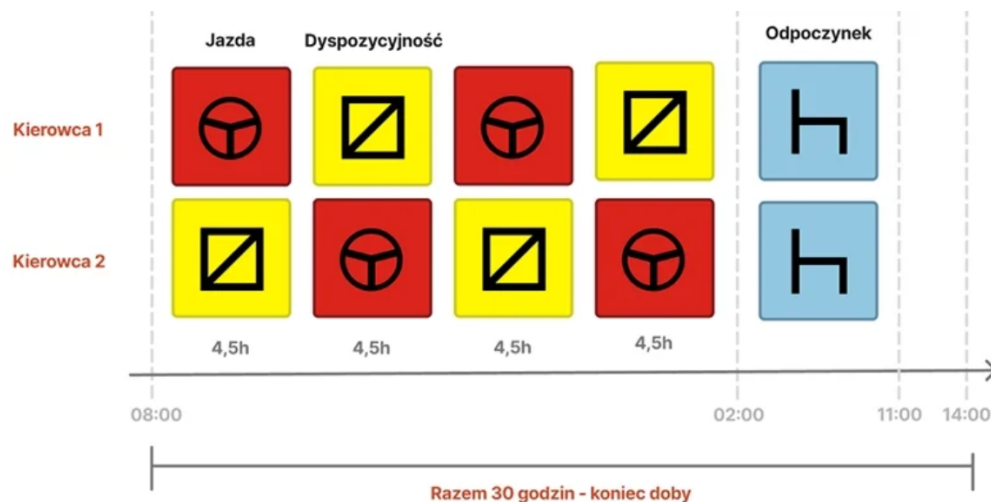
Mówimy o załodze, gdy przez cały okres jazdy między dwoma odpoczynkami (dziennym lub tygodniowym) w pojeździe są obecni jednocześnie co najmniej dwaj kierowcy. Co ciekawe obecność drugiego kierowcy w ciągu pierwszej godziny pracy jest nieobowiązkowa. Co to oznacza? Zdarzają się sytuacje, kiedy drugi kierowca dosiada się do pierwszego w trakcie pierwszej godziny jazdy – wtedy nadal można traktować taki przejazd jako załogę.

W kwestii załogi – najważniejsze zmiany w porównaniu z pojedynczym kierowcą to:

- doba wydłuża się do 30 godzin,
- odpoczynek musi wynosić minimum 9 godzin,
- przerwy mogą być realizowane podczas jazdy drugiego kierowcy.

Oprócz tego wszystkie pozostałe przepisy są niezmiennie (po 4,5h jazdy przerwa, wydłużenie do 10h 2x w tyg. itd.).

Przykład aktywności załogi dwuosobowej



Porównanie czasu pracy kierowcy pojedynczego i załogi w formie tabeli

	 Jeden kierowca	 Obsada
Regularny odpoczynek dzienny	min. 11 godzin	min. 9 godzin
Skrócony odpoczynek dzienny	min. 9 godzin (maks. 3 razy między tygodniowymi odpoczynkami)	–
Podział odpoczynku dziennego	możliwy: 3h + 9h = 12h	–
Czas na rozpoczęcie odpoczynku	w ciągu 24h od zakończenia poprzedniego odpoczynku	w ciągu 30h od zakończenia poprzedniego odpoczynku
Możliwość jazdy na zmianę	–	drugi kierowca może prowadzić pojazd

3.8. Kontrola czasu pracy kierowców

Czas pracy kierowcy to jeden z najbardziej kontrolowanych obszarów w całej branży transportowej. W przeciwieństwie do wielu innych zawodów, tutaj praktycznie każda aktywność jest zapisywana i może zostać zweryfikowana w dowolnym momencie. Kontrole odbywają się nie tylko w siedzibach firm, ale przede wszystkim w trasie. Uprawnienia do ich przeprowadzania mają różne służby, m.in. Inspekcja Transportu Drogowego, policja, Straż Graniczna czy Służba Celno-Skarbowa, a w firmach dodatkowo Państwowa Inspekcja Pracy.

Podczas kontroli drogowej kierowca musi być przygotowany na okazanie kompletu danych i dokumentów. Kluczowe znaczenie mają:

- karta kierowcy,
- dane z tachografu (bieżące i z ostatnich 56 dni),
- wydruki i zapisy ręczne (jeśli były wykonywane),
- wykresówki (w przypadku wcześniejszej jazdy na tachografie analogowym).

Na tej podstawie kontrolujący analizuje, czy kierowca przestrzegał obowiązujących norm. Warto pamiętać, że sama dokumentacja czasu pracy to nie wszystko. Kierowca musi mieć przy sobie także inne dokumenty wymagane podczas transportu, takie jak list przewozowy, wypis z licencji itd.

3.9. Praca nadliczbowa kierowcy – o czym warto pamiętać?

W praktyce transportowej zdarzają się sytuacje, w których kierowca wykonuje pracę wykraczającą poza standardowe normy czasu pracy – mówimy wtedy o godzinach nadliczbowych. Mogą one wynikać ze szczególnych potrzeb pracodawcy lub nieprzewidzianych sytuacji na trasie.

Warto jednak wiedzieć, że przepisy jasno określają granice takiej pracy. W przypadku kierowców roczny limit nadgodzin wynikających z potrzeb pracodawcy wynosi co do zasady 260 godzin, choć w niektórych przypadkach może zostać zwiększony

odpowiednimi zapisami wewnętrznymi w firmie. Za pracę w godzinach nadliczbowych pracownikowi przysługuje zawsze normalne wynagrodzenie za każdą przepracowaną godzinę. Ponadto praca w godzinach nadliczbowych musi być rekompensowana dodatkiem do wynagrodzenia (100% lub 50%) albo czasem wolnym.

4: Tachografy

4.1. Czym jest tachograf?

Tachograf to specjalistyczne urządzenie montowane w pojazdach wykorzystywanych w transporcie drogowym, które służy do automatycznego rejestrowania aktywności kierowcy oraz parametrów jazdy. Jego głównym zadaniem jest kontrola przestrzegania przepisów dotyczących czasu pracy kierowców, co ma bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

W praktyce tachograf zapisuje m.in.:

- czas prowadzenia pojazdu,
- przerwy i odpoczynki kierowcy,
- czas dyspozycyjności i pracy innej niż jazda,
- prędkość pojazdu,
- przebytą odległość.

Obecnie stosuje się dwa główne typy tachografów:

- analogowe - starszego typu, zapisujące dane na papierowych tarczach (tzw. wykresówkach),
- cyfrowe - nowoczesne urządzenia zapisujące dane na kartach kierowcy oraz w pamięci wewnętrznej.

Dzięki tachografowi możliwe jest nie tylko monitorowanie pracy kierowcy, ale również kontrola przez służby (np. ITD lub policję) oraz analiza danych przez przedsiębiorstwa transportowe.

4.2. Kiedy jest obowiązkowy?

Obowiązek stosowania tachografu wynika z przepisów prawa Unii Europejskiej i dotyczy większości pojazdów wykonujących transport drogowy zarobkowy, zarówno rzeczy, jak i osób.

Tachograf jest wymagany przede wszystkim w:

- pojazdach o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony (transport rzeczy),
- pojazdach przeznaczonych do przewozu więcej niż 9 osób (łącznie z kierowcą) - czyli autobusach,
- transporcie wykonywanym w celach zarobkowych (przewóz osób lub towarów).

4.3. Tachografy w busach do 3,5 t

Od 1 lipca 2026 r. tachograf będzie obowiązkowy w pojazdach o DMC od 2,5 t do 3,5t, które wykonują międzynarodowy zarobkowy transport drogowy rzeczy oraz kabotaż. Kluczowe są tu trzy elementy: masa pojazdu, charakter przewozu oraz przekroczenie granicy państwowej.

Przewozy wykonywane wyłącznie na terenie Polski, o ile nie mają charakteru międzynarodowego, pozostaną poza zakresem stosowania rozporządzenia 561/2006.

W praktyce oznacza to, że krajowy transport busami do 3,5 t nadal nie będzie objęty obowiązkiem tachografu – przynajmniej na obecnym etapie regulacyjnym.

Przepisy przewidują również wyłączenia, w tym dla przewozów niezarobkowych wykonywanych na potrzeby własne przedsiębiorstwa, pod warunkiem że prowadzenie pojazdu nie stanowi głównego zajęcia kierowcy. Wyłączenia te należy jednak interpretować bardzo ostrożnie. Błędna kwalifikacja przewozu może zostać zakwestionowana podczas kontroli i skutkować poważnymi sankcjami finansowymi.

[Tutaj doczytasz więcej o tachografach w busach>](#)

4.4. Tachografy inteligentne

To urządzenie rejestrujące nie tylko czas jazdy i odpoczynków, lecz również automatyczne przekroczenia granic oraz dane umożliwiające zdalną preselekcję pojazdów do kontroli.



Tachograf musi być zamontowany i skalibrowany w uprawnionym warsztacie. Zakup urządzenia z drugiej ręki wiąże się z ryzykiem – brak pełnej dokumentacji, problem z legalizacją czy niepewność co do historii urządzenia mogą zakończyć się poważnymi konsekwencjami podczas kontroli.

5: Zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika

5.1. Czym jest zezwolenie

Zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego to decyzja administracyjna, która uprawnia przedsiębiorcę do prowadzenia działalności w zakresie zarobkowego transportu drogowego. W praktyce oznacza to, że bez tego dokumentu firma nie może legalnie wykonywać przewozów wymagających licencji transportowej. Jest to fundament całej działalności – bez niego nie uzyskasz również licencji wspólnotowej na transport międzynarodowy. Zezwolenie dotyczy wyłącznie działalności na terenie kraju, ale stanowi warunek konieczny do dalszego rozwoju firmy w kierunku transportu międzynarodowego.

RZECZPOSPOLITA POLSKA (PL)

ZEZWOLENIE Nr
na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego

Na podstawie art. 7 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym
Dz.U. 2013 poz. 1414

udzielam zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego w zakresie krajowego przewozu osób **xxx** dla:
imię i nazwisko albo nazwa przedsiębiorcy:

siedziba i adres przedsiębiorcy
albo miejsce zamieszkania przedsiębiorcy:

numer identyfikacji podatkowej (NIP):

Niniejsze zezwolenie jest ważne na czas nieoznaczony.

Udzielono dnia: r.
Poznań.

Od niniejszej decyzji stronie przysługuje odwołanie do organu administracji publicznej wyższego stopnia, za pośrednictwem organu, który wydał decyzję, w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji (art. 127 § 1 i 2, art. 129 § 1 i 2 k.p.a.).¹⁾
Stronie niezadowolonej z niniejszej decyzji przysługuje prawo powołania się z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy do Głównego Inspektora Transportu Drogowego w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji (art. 127 § 3 k.p.a.).²⁾

Seria nr (pieczęć okrągła z wizerunkiem orła i napisem "RZECZPOSPOLITA POLSKA")
(podpis i pieczęć organu udzielającego zezwolenia)

¹⁾ Wpisać miejsce publikacji ustawy: tekstu jednolitego lub tekstu jednolitego z „z. późn. zm.”.
²⁾ Kwestionariusz skreślić.
³⁾ Wpisać miejsce zamieszkania przedsiębiorcy, o ile miejsce to jest inne niż z miejscem prowadzenia działalności gospodarczej.
⁴⁾ Stosuje się w przypadku, gdy zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego jest wydawane przez stronę właściwą dla siedziby przedsiębiorcy.
⁵⁾ Stosuje się w przypadku, gdy zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego jest wydawane przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego.

5.2. Kiedy wymagane jest zezwolenie na przewoźnika drogowego?

Zezwolenie jest wymagane w przypadku wykonywania zarobkowego transportu drogowego, czyli takiego, za który przedsiębiorca otrzymuje wynagrodzenie. Obowiązek dotyczy przede wszystkim firm wykonujących transport rzeczy pojazdami o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony. Dotyczy to również przedsiębiorstw zajmujących się przewozem osób pojazdami przeznaczonymi do transportu więcej niż 9 osób wraz z kierowcą. W praktyce oznacza to, że większość firm transportowych działających w sektorze ciężkim musi posiadać to zezwolenie, niezależnie od tego, czy działa na rynku krajowym czy międzynarodowym.

Czy bus do 3,5 t wymaga zezwolenia przewoźnika?

To jedno z najczęstszych pytań pojawiających się wśród osób rozpoczynających działalność. W przypadku transportu krajowego wykonywanego pojazdami do 3,5 tony, co do zasady nie ma obowiązku uzyskania zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego. Sytuacja zmienia się jednak, gdy przedsiębiorca wykonuje transport międzynarodowy pojazdami o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 2,5 tony. W takim przypadku konieczne jest uzyskanie licencji wspólnotowej, a jej uzyskanie wymaga wcześniejszego posiadania zezwolenia. W praktyce oznacza to, że wiele firm działających na busach również musi przejść pełną procedurę uzyskania uprawnień transportowych.

5.3. Kto jest zwolniony z obowiązku posiadania zezwolenia?

Nie każda działalność transportowa wymaga uzyskania zezwolenia. Z obowiązku zwolnieni są przede wszystkim przedsiębiorcy wykonujący transport rzeczy pojazdami o dopuszczalnej masie całkowitej do 2,5 tony. Dotyczy to również części transportu wykonywanego na potrzeby własne przedsiębiorstwa, o ile nie ma on charakteru zarobkowego. W takich przypadkach transport traktowany jest jako działalność pomocnicza, a nie główna usługa firmy.

5.2. Warunki uzyskania

Uzyskanie zezwolenia nie polega na samym złożeniu wniosku. Przedsiębiorca musi wykazać, że spełnia określone wymagania, które mają zagwarantować jego wiarygodność i zdolność do prowadzenia działalności transportowej.

Najważniejsze warunki to posiadanie odpowiedniej siedziby, dobra reputacja, zdolność finansowa oraz kompetencje zawodowe (certyfikat kompetencji). Każdy z tych elementów jest dokładnie weryfikowany przez organ wydający decyzję.

Certyfikat kompetencji zawodowych

Jednym z najważniejszych wymogów jest posiadanie **certyfikatu kompetencji zawodowych**. To dokument potwierdzający, że osoba zarządzająca transportem posiada wiedzę niezbędną do prowadzenia działalności transportowej.

Certyfikat obejmuje zagadnienia związane z czasem pracy kierowców, przepisami transportowymi, finansami przedsiębiorstwa oraz organizacją transportu. W praktyce przedsiębiorca ma dwie możliwości – może sam zdobyć certyfikat albo zatrudnić osobę, która go posiada. Warto jednak pamiętać, że korzystanie z zewnętrznego zarządzającego wiąże się z dodatkowymi kosztami i mniejszą kontrolą nad firmą.

Zdolność finansowa – ile pieniędzy trzeba mieć?

Zdolność finansowa to jeden z kluczowych elementów oceny przedsiębiorcy. Ma ona potwierdzić, że firma jest w stanie stabilnie funkcjonować i realizować swoje zobowiązania. Środki te można wykazać na różne sposoby, np. poprzez sprawozdanie finansowe, gwarancję bankową lub polisę ubezpieczeniową. Wymagane kwoty zależą od rodzaju pojazdów.

- W przypadku pojazdów powyżej 3,5 tony przedsiębiorca musi wykazać środki na poziomie 9000 € na pierwszy pojazd oraz 5000 € na każdy kolejny.

- W przypadku pojazdów o masie od 2,5 do 3,5 tony wymagania są niższe i wynoszą odpowiednio 1800 € oraz 900 €.

Rzeczywista i stała siedziba

Jednym z podstawowych warunków uzyskania zezwolenia jest **posiadanie rzeczywistej i stałej siedziby przedsiębiorstwa** na terenie jednego z państw członkowskich Unii Europejskiej. W praktyce nie chodzi tylko o adres wpisany w CEIDG lub KRS, ale o realne miejsce prowadzenia działalności. Oprócz samej siedziby przedsiębiorca musi również wykazać, że dysponuje odpowiednią bazą eksploatacyjną.

Oznacza to miejsce, w którym pojazdy są parkowane, serwisowane lub przygotowywane do transportu. Baza powinna być dostosowana do skali działalności. Przedsiębiorca musi również dysponować co najmniej jednym pojazdem zarejestrowanym lub dopuszczonym do ruchu w danym kraju, odpowiadającym profilowi prowadzonej działalności.

Dobra reputacja

Dobra reputacja to jeden z kluczowych elementów oceny przedsiębiorcy ubiegającego się o zezwolenie. Oznacza to, że zarówno właściciel firmy, jak i osoba zarządzająca transportem nie mogą być skazani za określone przestępstwa ani poważne naruszenia przepisów. Pod uwagę brane są m.in. przestępstwa związane z działalnością gospodarczą, prawem podatkowym, prawem pracy czy przepisami transportowymi. Równie istotne są naruszenia związane z czasem pracy kierowców, bezpieczeństwem drogowym czy manipulacją przy tachografach.

Dobra reputacja nie jest oceniana jednorazowo - musi być utrzymywana przez cały okres prowadzenia działalności. Nawet po uzyskaniu zezwolenia przedsiębiorca może je stracić, jeżeli dopuści się poważnych naruszeń przepisów. W praktyce weryfikacja dobrej reputacji odbywa się na podstawie zaświadczenia o niekaralności z Krajowego Rejestru Karnego oraz historii naruszeń przepisów transportowych. W przypadku

najpoważniejszych naruszeń może zostać wszczęta procedura oceny dobrej reputacji, która w skrajnych przypadkach prowadzi do cofnięcia zezwolenia.

5.3. Ile kosztuje zezwolenie na przewoźnika drogowego?

Koszt uzyskania zezwolenia jest stosunkowo niewielki w porównaniu do całkowitych kosztów rozpoczęcia działalności transportowej. Opłata za wydanie zezwolenia wynosi 1000 zł. Dodatkowo należy zapłacić za wypisy dla pojazdów, które kosztują 110 zł za każdy pojazd. Do tego dochodzą koszty pośrednie, takie jak uzyskanie certyfikatu kompetencji zawodowych czy spełnienie wymogów finansowych.

6: Licencja transportowa

6.1. Czym jest licencja

Licencja transportowa to decyzja administracyjna wydawana przedsiębiorcy przez właściwy organ państwowy, która potwierdza jego prawo do wykonywania działalności w zakresie zarobkowego transportu drogowego. Dokument ten stanowi podstawę legalnego prowadzenia działalności przewozowej.

W przypadku transportu międzynarodowego najczęściej spotykanym dokumentem jest licencja wspólnotowa. Uprawnia ona przedsiębiorcę do wykonywania przewozów drogowych pomiędzy państwami członkowskimi Unii Europejskiej, a także do wykonywania niektórych przewozów na terytorium innych krajów.

Licencja wydawana jest na konkretne przedsiębiorstwo i nie może być przenoszona na inne podmioty. Oznacza to, że przewoźnik nie może wykonywać transportu na licencji innej firmy ani „użyczać” swojej licencji innym przedsiębiorcom.

6.2. Rodzaje licencji

W branży transportowej funkcjonują dwa podstawowe rodzaje uprawnień związanych z wykonywaniem transportu drogowego.

Pierwszym z nich jest **zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego**. Dokument ten wymagany jest w przypadku prowadzenia zarobkowego transportu drogowego na terenie kraju. W praktyce często określa się go potocznie jako licencję krajową. Drugim rodzajem jest **licencja wspólnotowa**. Jest ona wymagana w sytuacji, gdy przedsiębiorca zamierza wykonywać przewozy międzynarodowe, czyli takie, w których transport odbywa się pomiędzy różnymi państwami lub przekracza granicę kraju.

Licencja wspólnotowa może być wydana wyłącznie przedsiębiorcy, który wcześniej uzyskał zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego.

WSPÓLNOTA EUROPEJSKA

PL⁽¹⁾

GŁÓWNY INSPEKTOR
TRANSPORTU DROGOWEGO

LICENCJA nr. [redacted]

dotycząca międzynarodowego zarobkowego przewozu drogowego rzeczy

Niniejsza licencja uprawnia [redacted]

do wykonywania międzynarodowego zarobkowego przewozu drogowego rzeczy na wszystkich trasach, dla przewozów lub części przewozów realizowanych zarobkowo na terytorium Wspólnoty, jak określono w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. w sprawie wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych oraz zgodnie z postanowieniami ogólnymi niniejszej licencji.

Uwagi szczególne:

Niniejsza licencja jest ważna od [redacted] do [redacted]

Wydano w Warszawie dnia [redacted]

Główny Inspektor
Transportu Drogowego

Naczelnik Wydziału

(1) Związki wyodrębnionych państw członkowskich są: (B) Belgia, (BG) Bułgaria, (CZ) Republika Czeska, (DK) Dania, (E) Niemcy, (S) Szwecja, (F) Francja, (G) Grecja, (H) Węgry, (I) Irlandia, (L) Litwa, (LT) Łotwa, (LU) Luksemburg, (NL) Holandia, (P) Polska, (PT) Portugalia, (RO) Rumunia, (SI) Słowenia, (SK) Słowacja, (UK) Wielka Brytania, (X) Inne państwa członkowskie.

(2) Imię i nazwisko, nazwa lub firma oraz pełna adresa przewoźnika.

(3) Państwo i poczta właściwego organu lub podmiotu wystawiającego licencję.

6.3. Kiedy potrzebna jest licencja transportowa?

Obowiązek posiadania licencji transportowej zależy przede wszystkim od rodzaju wykonywanych przewozów oraz parametrów pojazdów wykorzystywanych w działalności transportowej. W przypadku transportu rzeczy wykonywanego pojazdami o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony przedsiębiorca musi posiadać zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego. Dokument ten jest podstawowym uprawnieniem pozwalającym prowadzić działalność transportową w Polsce.

Jeżeli przedsiębiorca planuje wykonywać przewozy międzynarodowe, konieczne jest uzyskanie licencji wspólnotowej. W takim przypadku obowiązek licencyjny obejmuje również pojazdy o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 2,5 tony.

6.4. Czy bus do 3,5 t potrzebuje licencji transportowej?

Wielu przedsiębiorców rozpoczynających działalność w branży transportowej zastanawia się, czy transport wykonywany pojazdami do 3,5 tony również wymaga uzyskania licencji transportowej.

W przypadku transportu krajowego przewozy wykonywane pojazdami o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony nie wymagają uzyskania zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego.

Sytuacja wygląda inaczej w przypadku transportu międzynarodowego. Jeżeli przedsiębiorca wykonuje zarobkowy przewóz rzeczy pojazdami o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 2,5 tony i transport odbywa się pomiędzy różnymi krajami, wówczas konieczne jest uzyskanie licencji wspólnotowej. Oprócz tego nowością od 1 lipca 2026 roku jest to, że pojazdy 2,5-3,5t w transporcie międzynarodową mają obowiązek posiadania tachografu.

6.5. Kto jest zwolniony z obowiązku posiadania licencji transportowej?

Nie każdy transport drogowy wymaga uzyskania licencji transportowej. Przepisy przewidują kilka wyjątków, które pozwalają prowadzić działalność bez konieczności posiadania tego dokumentu. Z obowiązku posiadania licencji zwolnieni są przede wszystkim przedsiębiorcy wykonujący transport rzeczy pojazdami o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 2,5 tony. Dotyczy to zarówno transportu krajowego, jak i wielu rodzajów przewozów wykonywanych w ramach działalności gospodarczej. Wyjątkiem są również przewozy wykonywane na potrzeby własne przedsiębiorstwa. W takich przypadkach transport nie stanowi głównej działalności firmy, a przewożone towary należą do przedsiębiorcy. Warto jednak pamiętać, że w takich sytuacjach często wymagane jest uzyskanie zaświadczenia na przewozy na potrzeby własne, które potwierdza legalność wykonywanego transportu.

6.6. Jak uzyskać licencję?

Zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika (licencja krajowa)

Uzyskanie licencji transportowej wymaga spełnienia kilku podstawowych warunków określonych w przepisach unijnych oraz krajowych:

1. Rzeczywista i stała siedziba – w praktyce oznacza to konieczność wskazania miejsca prowadzenia działalności oraz bazy eksploatacyjnej, w której będą przechowywane pojazdy oraz dokumenty związane z działalnością transportową.
2. Dobra reputacja przedsiębiorcy – oznacza to brak skazania za określone przestępstwa związane z prowadzeniem działalności gospodarczej lub transportowej.
3. Zdolność finansowa – wymóg udokumentowania środków pieniężnych (np. poprzez sprawozdanie finansowe, gwarancje bankową) – 9000 € na 1. pojazd, 5000 € na kolejne, >3,5t) lub odpowiednio 1800 € / 900 € dla busów (2,5-3,5t)
4. Certyfikat Kompetencji Zawodowych

Wniosek należy kierować do starostwa powiatowego (można to zrobić online) – można starać się o licencję krajową i międzynarodową jednocześnie, wtedy wysyłamy wniosek do GITD. Za wydanie zezwolenia zapłacisz 1000 zł oraz 100 zł za każdy zgłoszony pojazd. Zezwolenie wydawane jest na okres bezterminowy. Rozpatrzenie wniosku może zająć do jednego miesiąca.

Licencja wspólnotowa (międzynarodowa)

Żeby uzyskać licencję wspólnotową należy posiadać zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika. O oba dokumenty można starać się jednocześnie, kierując wniosek do Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego (GITD). Wydawana jest na okres 5 lub 10 lat. W przypadku licencji wspólnotowej wysokość opłaty zależy od okresu jej ważności:

Transport rzeczy:

- do 5 lat: 4000 PLN + 440 PLN za każde zgłoszone auto
- do 10 lat: 8000 PLN + 880 PLN za każde zgłoszone auto

Transport osób:

- do 5 lat: 3600 PLN + 396 PLN za każde zgłoszone auto
- do 10 lat: 7200 PLN + 792 PLN za każde zgłoszone auto

6.4 Ile trwa uzyskanie licencji transportowej?

Procedura uzyskania licencji transportowej może trwać od kilku dni do kilku tygodni. W teorii organy administracyjne mają do 30 dni na rozpatrzenie wniosku. W praktyce czas oczekiwania zależy od kompletności złożonej dokumentacji oraz liczby wniosków rozpatrywanych przez dany urząd. Jeżeli wniosek zawiera wszystkie wymagane dokumenty i nie wymaga uzupełnienia, proces uzyskania licencji może przebiec znacznie szybciej.

6.5. Jak zgłosić pojazd do licencji transportowej?

Przedsiębiorca wykonujący transport drogowy może korzystać wyłącznie z pojazdów zgłoszonych do licencji transportowej. Oznacza to, że każdy pojazd wykorzystywany w działalności transportowej musi zostać wpisany do wykazu pojazdów przedstawionego organowi wydającemu licencję. W przypadku zmiany floty przedsiębiorca ma obowiązek poinformować odpowiedni urząd o dodaniu lub wycofaniu pojazdu z działalności transportowej.

Oprócz tego przedsiębiorca co roku do 31 marca musi składać do organu, który wydał pozwolenie: oświadczenie o liczbie osób zatrudnionych (w tym liczbie kierowców), na dzień 31 grudnia poprzedniego roku, bez względu na formę zatrudnienia oraz informację o średniej arytmetycznej liczby kierowców zatrudnionych, bez względu na formę zatrudnienia, wykonujących operacje transportowe w roku poprzedzającym obowiązek złożenia informacji.

6.6. Kiedy można stracić licencję transportową?

Licencja transportowa nie jest uprawnieniem przyznanym raz na zawsze. Przedsiębiorca musi przez cały okres prowadzenia działalności spełniać warunki wymagane do jej uzyskania.

W przypadku poważnych naruszeń przepisów transportowych lub utraty dobrej reputacji organ wydający licencję może wszcząć postępowanie, które może zakończyć się zawieszeniem lub cofnięciem licencji transportowej. Ważne jest posiadanie rzetelnego zarządzającego transportem – zdarza się, że firmy uzyskują certyfikat kompetencji zawodowych i zgłaszają do organów fikcyjnego zarządzającego. Jest to poważny błąd w kwestii prowadzenia firmy i takie działanie zagraża stabilności biznesu.

7: Przewozy na potrzeby własne

7.1. Czym są przewozy na potrzeby własne

Przewóz na potrzeby własne, nazywany również niezarobkowym przewozem drogowym, to przejazd wykonywany przez przedsiębiorcę pomocniczo w stosunku do jego podstawowej działalności gospodarczej.

Oznacza to, że transport nie stanowi usługi świadczonej na rzecz innych podmiotów, a przedsiębiorca nie pobiera wynagrodzenia za sam przewóz. W praktyce przewozy na potrzeby własne obejmują najczęściej transport własnych towarów do klientów, przewóz narzędzi, maszyn lub sprzętu firmowego, a także przewóz pracowników. Istotne jest jednak to, że sam fakt braku opłaty za transport nie przesądza jeszcze, że mamy do czynienia z przewozem na potrzeby własne w rozumieniu przepisów.

Cechy przewozu na potrzeby własne:

- pojazd prowadzi przedsiębiorca lub jego pracownik,
- przedsiębiorca posiada tytuł prawny do pojazdu (własność, leasing, najem),
- przewóz dotyczy osób lub rzeczy związanych z działalnością firmy,
- transport ma charakter pomocniczy,
- nie jest to działalność w zakresie usług transportowych ani turystycznych.

7.2. Jakie warunki musi spełniać przewóz na potrzeby własne?

Aby dany przejazd został zakwalifikowany jako przewóz na potrzeby własne, musi spełniać określone warunki, które ustawodawca traktuje łącznie. Przede wszystkim pojazd musi być prowadzony przez przedsiębiorcę lub jego pracownika, a sam przedsiębiorca musi posiadać tytuł prawny do pojazdu, na przykład w postaci własności, leasingu lub najmu.

Równie istotne jest to, że celem przejazdu musi być przewóz osób lub rzeczy związanych wyłącznie z działalnością przedsiębiorstwa, a sam transport powinien mieć charakter pomocniczy. Jeżeli przewóz zaczyna funkcjonować jako samodzielna usługa albo dotyczy działalności turystycznej, przestaje być przewozem na potrzeby własne.

7.3. Wymagane zaświadczenie

Wielu przedsiębiorców zaskakuje fakt, że nawet niezarobkowy transport może wymagać formalnego zgłoszenia. Zaświadczenie na przewozy drogowe na potrzeby własne w krajowym transporcie drogowym osób lub rzeczy jest wymagane wtedy, gdy przewóz wykonuje przedsiębiorca, a dopuszczalna masa całkowita pojazdu lub zespołu pojazdów przekracza 3,5 tony. Bez znaczenia pozostaje przy tym fakt, że transport jest wykonywany „dla siebie” lub „gratis”. Jeżeli spełnione są przesłanki ustawowe, wykonywanie przewozu bez zaświadczenia jest naruszeniem przepisów i może skutkować sankcjami administracyjnymi.

7.4. Kiedy zaświadczenie nie jest potrzebne?

Ustawodawca przewidział jednak szereg sytuacji, w których obowiązek uzyskania zaświadczenia nie występuje. Dotyczy to w szczególności przewozów wykonywanych pojazdami o DMC do 3,5 tony oraz przewozów osób pojazdami przeznaczonymi do przewozu nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą.

Z obowiązku uzyskania zaświadczenia zwolnieni są również rolnicy wykonujący przewozy w ramach działalności rolniczej, a także przedsiębiorcy posiadający już licencję lub zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika. Co istotne, transport całkowicie prywatny, niezwiązany z działalnością gospodarczą, w ogóle nie podlega ustawie o transporcie drogowym, choć nadal może podlegać przepisom dotyczącym tachografów.

W skrócie zaświadczenia nie trzeba posiadać m.in. wtedy, gdy:

- pojazd ma DMC do 3,5 tony,
- przewóz dotyczy maksymalnie 9 osób łącznie z kierowcą,
- przedsiębiorca posiada już licencję lub zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika,
- transport wykonywany jest przez rolnika w ramach działalności rolniczej,
- przewóz ma charakter całkowicie prywatny i nie jest związany z działalnością gospodarczą.

7.5 Gdzie i jak uzyskać zaświadczenie?

Zaświadczenie na przewozy drogowe na potrzeby własne wydaje starosta właściwy dla siedziby firmy lub urząd miasta na prawach powiatu. Wniosek można złożyć osobiście, listownie albo elektronicznie za pośrednictwem ePUAP.

Samo zaświadczenie wydawane jest bezterminowo, jednak obowiązuje wyłącznie na terytorium Polski. Przedsiębiorca powinien pamiętać, że każdy pojazd zgłoszony do przewozów musi posiadać wypis z zaświadczenia, który przez cały czas przewozu powinien znajdować się w pojeździe.

8: Użyczenie certyfikatu CKZ

8.1. Na czym polega użyczenie certyfikatu

Pod pojęciem użyczenia certyfikatu najczęściej kryje się sytuacja, w której przedsiębiorca formalnie wskazuje osobę z CKZ jako zarządzającego transportem, mimo że osoba ta nie uczestniczy faktycznie w prowadzeniu działalności. Na rynku funkcjonuje nawet określenie „fikcyjny zarządzający transportem”, czyli ktoś, kto:

- widnieje w dokumentach,
- podpisuje umowę,

- ale nie sprawuje realnego nadzoru nad transportem, kierowcami czy dokumentacją

Takie rozwiązanie bywa wybierane z myślą o oszczędności czasu lub odsunięciu w czasie egzaminu. Problem polega na tym, że przepisy nie przewidują certyfikatu „na wynajem” w potocznym rozumieniu. Oczywiście 'użyczyć certyfikat' można zrobić w pełni legalnie tzn. wyznaczyć osobę z odpowiednimi uprawnieniami na zarządzającego transportem. Mówi nawet o tym same prawo:

„Przedsiębiorca może, bez wyznaczania zarządzającego transportem spełniającego warunki, o których mowa w art. 4 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, w drodze umowy wyznaczyć osobę fizyczną uprawnioną do wykonywania zadań zarządzającego transportem w jego imieniu, jeżeli osoba ta spełnia warunki, o których mowa w art. 4 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009.” – Art. 7c.
[Zarządzający transportem]

8.2. Czy jest to legalne?

Prawo jasno wskazuje, że zarządzający transportem musi wykonywać swoje obowiązki w sposób rzeczywisty i ciągły. Nie wystarczy samo „udostępnienie papieru”. Organ kontrolny ma prawo sprawdzić, czy dana osoba faktycznie zarządza transportem w firmie. W praktyce oznacza to [m.in.](#):

- realny wpływ na organizację przewozów,
- nadzór nad czasem pracy kierowców,
- kontrolę przestrzegania przepisów transportowych,
- dostęp do dokumentacji i procesów w firmie.

Jeżeli podczas kontroli okaże się, że zarządzający jest tylko „na papierze”, sytuacja taka traktowana jest jako naruszenie przepisów.

8.3. Odpowiedzialność

To jeden z najczęściej pomijanych, a jednocześnie najważniejszych aspektów. Odpowiedzialność ponosi nie tylko przedsiębiorca, ale również osoba posiadająca certyfikat. Zarządzający transportem odpowiada m.in. za naruszenia przepisów związanych z: czasem pracy kierowców, dokumentacją przewozową, organizacją transportu, czy nawet bezpieczeństwem drogowym. Co istotne – odpowiedzialność ta może wystąpić nawet wtedy, gdy w praktyce zarządzający nie miał wpływu na decyzje w firmie.

8.4. Ryzyka

W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości skutki mogą być bardzo dotkliwe. Podlegać karze może zarówno zarządzający jak i firma przewozowa. Podczas jednej kontroli drogowej suma kar dla zarządzającego nie może być wyższa niż 3000 zł, a dla przedsiębiorstwa 12 000 zł. Oczywiście mówimy tu nie tylko o karach finansowych, ale także o:

- cofnięciu zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika,
- utracie dobrej reputacji,
- problemach z licencją wspólnotową,
- odpowiedzialności osobistej zarządzającego transportem.

Dla wielu firm oznacza to realne zagrożenie dalszego prowadzenia działalności.

8.5. Kim jest zarządzający transportem w praktyce?

Zarządzający transportem to nie „podpis na umowie”, lecz osoba, która faktycznie czuwa nad funkcjonowaniem transportu w firmie. Może to być właściciel, wspólnik, pracownik lub osoba współpracująca na podstawie innej umowy, ale zawsze musi spełniać jeden kluczowy warunek: realnie wykonywać swoje obowiązki. Dodatkowo zarządzający musi mieć dobrą reputację, mieszkać na terenie Wspólnoty i mieć

rzeczywisty związek z firmą. To właśnie dlatego posiadanie własnego CKZ daje największe bezpieczeństwo.

W kwestii formalności wyróżniamy dwa rodzaje certyfikatu kompetencji zawodowych – na przewóz rzeczy i przewóz osób. Do każdego typu dokumentu należy zdać osobny egzamin, który jest organizowany przez Instytut Transportu Samochodowego.

8.6. Jak zgłosić osobę zarządzającą transportem do licencji transportowej?

Każda zmiana osoby odpowiedzialnej za zarządzanie transportem musi zostać obowiązkowo zgłoszona do organu, który wydał zezwolenie. Wynika to z faktu, że dane zarządzającego są elementem zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego (starostwo) oraz – w przypadku przewozów międzynarodowych – licencji wspólnotowej (GITD). Zmiana tej osoby zawsze oznacza konieczność aktualizacji dokumentów.

Zgłoszenia można dokonać na trzy sposoby: osobiście w urzędzie, listownie albo elektronicznie przez portal iBTM. Forma nie ma wpływu na ważność sprawy. Kluczowe jest dotrzymanie terminów oraz kompletność dokumentacji.

W praktyce urząd będzie wymagał:

- [wniosku o zmianę osoby zarządzającej transportem \(dla transportu rzeczy lub osób\).](#)
- [oświadczenia osoby wyznaczonej na zarządzającego transportem,](#)
- oświadczenia o niekaralności osoby zarządzającej transportem,
- informacji z Krajowego Rejestru Karnego o niekaralności (można złożyć wniosek online i odebrać osobiście)
- kopii certyfikatu kompetencji zawodowych w drogowym transporcie rzeczy i/lub osób.

Bardzo istotny jest termin. Przewoźnik ma dokładnie 28 dni od momentu zaistnienia zmiany, aby zgłosić ją do GITD. Przekroczenie tego terminu może zostać potraktowane jako naruszenie warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego.

Zgłoszenie zmiany danych jest bezpłatne. Po złożeniu dokumentów urząd dokonuje ich weryfikacji. Jeżeli wykryje błędy, braki formalne lub nieścisłości, przedsiębiorca otrzyma wezwanie do ich poprawienia. Na uzupełnienie lub korektę dokumentów przewidziany jest termin 7 dni. Załatwienie całej sprawy może zająć od 1 do 2 miesięcy.

Wiadomość dla Ciebie :)

Dotarłeś do końca ebooka, co oznacza, że masz już podstawową wiedzę dotyczącą Certyfikatu Kompetencji Zawodowych, przepisów transportowych oraz zagadnień, które mogą się pojawić na egzaminie CKZ.

Pamiętaj jednak, że egzamin państwowy wymaga nie tylko znajomości teorii, ale przede wszystkim umiejętności praktycznego rozwiązywania zadań oraz pracy z przepisami. Szczególnie ważne są zagadnienia związane z czasem pracy kierowców oraz interpretacją przepisów transportowych.

Ten ebook miał za zadanie pokazać Ci najważniejsze obszary egzaminu i uporządkować wiedzę. To dobry początek nauki, ale najważniejsza jest praktyka! Dziękujemy za poświęcony.

PS. Jeżeli chciałbyś oszczędzić czas i dostać wszystkie materiały na tacy sprawdź naszą ofertę:

[Sprawdź kurs online>](#)