

USTAWA
z dnia 24 sierpnia 2001 r.
o czasie pracy kierowców

Opracowano na podstawie: Dz.U. z 2001 r. Nr 123, poz. 1354, z 2002 r. Nr 155, poz. 1286, z 2003 r. Nr 149, poz. 1452.

Rozdział 1
Przepisy ogólne

Art. 1.

1. Przepisy ustawy mają zastosowanie do kierowców zatrudnionych w ramach stosunku pracy oraz innych kierowców wykonujących przewozy drogowe.
2. Ustawa określa:
 - 1) normy dotyczące okresów prowadzenia pojazdów, obowiązkowych przerw w prowadzeniu i gwarantowanych okresów odpoczynku,
 - 2) normy czasu pracy,
 - 3) obowiązki pracodawców w zakresie wykonywania przewozów.
3. W zakresie nieuregulowanym ustawą stosuje się przepisy Kodeksu pracy.

Art. 2.

Użyte w ustawie określenia oznaczają:

- 2) przewóz drogowy - każde przemieszczenie pojazdu po drogach publicznych, z osobami lub ładunkiem albo bez osób lub ładunku, przeznaczonego do przewozu osób lub rzeczy w ramach transportu drogowego lub niezarobkowego przewozu drogowego,
- 4) przewóz regularny - publiczny przewóz osób i ich bagażu wykonywany według uprzednio uzgodnionego rozkładu jazdy podanego do publicznej wiadomości oraz zgodnie z warunkami przewozu określonymi w zezwoleniu,
- 5) tydzień - okres pomiędzy godziną 00.00 w poniedziałek i godziną 24.00 w niedzielę,
- 6) odpoczynek - każdy nieprzerwany okres co najmniej jednej godziny, w którym kierowca może swobodnie dysponować swoim czasem,
- 7) czas prowadzenia - czas kierowania pojazdem od momentu uruchomienia silnika do momentu jego zatrzymania, z uwzględnieniem chwilowych po-

pkt 1 i 3 w art. 2
skreślone

stojów, w szczególności zatrzymania się pojazdu na światłach, na przejeździe kolejowym.

Art. 3.

1. Dla celów rozliczania czasu pracy i ustalania uprawnienia do wynagradzania za pracę w godzinach nadliczbowych, przez dobę należy rozumieć 24 kolejne godziny, poczynając od godziny, w której kierowca rozpoczyna pracę zgodnie z obowiązującym go rozkładem czasu pracy.

ust. 2 w art. 3 skreślony

Rozdział 2

Normy dotyczące okresów prowadzenia pojazdów, obowiązkowych przerw w prowadzeniu i gwarantowanych okresów odpoczynku kierowców

Art. 4.

Przepisy niniejszego rozdziału mają zastosowanie do kierowców zatrudnionych w ramach stosunku pracy oraz innych kierowców wykonujących przewozy drogowe, z zastrzeżeniem art. 5.

Art. 5.

Przepisy niniejszego rozdziału nie mają zastosowania do przewozów drogowych wykonywanych pojazdami:

- 1) przeznaczonymi do przewozu rzeczy, których dopuszczalna masa całkowita włączając przyczepy lub naczepy nie przekracza 3,5 tony,
- 2) przeznaczonymi do przewozu osób i które ze względu na typ konstrukcyjny oraz wyposażenie nadają się do przewozu najwyżej dziewięciu osób łącznie z kierowcą,
- 3) przeznaczonymi do przewozu osób w przewozach regularnych, których droga przejazdu od przystanku początkowego do przystanku końcowego nie przekracza 50 kilometrów,
- 4) których maksymalna prędkość dopuszczalna nie przekracza 30 kilometrów na godzinę,
- 5) przeznaczonymi dla sił zbrojnych, służb obrony cywilnej, pożarniczych i sił odpowiedzialnych za utrzymanie porządku publicznego lub podlegającymi ich kontroli,
- 6) wykorzystywanymi do wykonywania robót kanalizacyjnych, drogowych i mostowych, ochrony przeciwpowodziowej, wodociągowych, gazowniczych i energetycznych, usług oczyszczania, telegraficznych, powszechnych usług pocztowych, transmisji radiowej, usług telewizyjnych oraz związanych z wykrywaniem nadajników, odbiorników radiowych lub telewizyjnych,
- 7) używanymi w stanach nadzwyczajnych lub przeznaczonymi do zadań ratownictwa,
- 8) przeznaczonymi do zadań medycznych,
- 9) przewożącymi wyposażenie cyrków i wesołych miasteczek,

- 10) pomocy technicznej,
- 11) poddawanymi próbom drogowym w celach ulepszeń technicznych, naprawczych lub utrzymania oraz pojazdami nowymi bądź przebudowanymi, które jeszcze nie zostały dopuszczone do ruchu,
- 12) używanymi do niehandlowych przewozów rzeczy w celach prywatnych,
- 13) używanymi do przewozu mleka odbieranego w gospodarstwach rolnych lub odwożenia do tych gospodarstw pojemników na mleko, bądź produkty mleczne przeznaczone do karmienia bydła.

Art. 6.

1. Maksymalny czas prowadzenia pojazdu pomiędzy każdymi dwoma okresami dziennego odpoczynku lub między okresem dziennego i tygodniowego odpoczynku nie może przekroczyć 9 godzin, z możliwością przedłużenia do 10 godzin, nie więcej niż dwukrotnie w każdym tygodniu.
2. Całkowity czas prowadzenia pojazdu w każdym okresie dwutygodniowym nie może przekroczyć 90 godzin.
3. W każdym 24-godzinnym okresie kierowca wykorzystuje co najmniej 11 godzin nieprzerwanego odpoczynku. Odpoczynek może być skrócony nie więcej niż do 9 godzin i nie częściej niż trzykrotnie w ciągu jednego tygodnia. Równoważny okres odpoczynku kierowca ma obowiązek wykorzystać przed upływem następnego tygodnia.
4. Odpoczynek, o którym mowa w ust. 3, może być podzielony na dwie lub trzy części. Jedna z tych części powinna wynosić co najmniej 8 kolejnych godzin, a dzienny odpoczynek 12 godzin.
5. W przypadku prowadzenia pojazdu przez dwóch lub więcej kierowców, każdy z nich wykorzystuje co najmniej 8 godzin nieprzerwanego odpoczynku w każdym 30-godzinnym okresie.
6. Dzienny odpoczynek może być wykorzystany w pojeździe, jeżeli pojazd znajduje się na postoju i jest wyposażony w miejsce do spania.

Art. 7.

1. W każdym tygodniu kierowca wykorzystuje odpoczynek w wymiarze co najmniej 45 kolejnych godzin. Odpoczynek może być skrócony nie więcej niż do 36 kolejnych godzin, jeżeli zostanie udzielony w miejscowości gdzie znajduje się siedziba pracodawcy lub w miejscu zamieszkania kierowcy i nie więcej niż do 24 kolejnych godzin, jeżeli zostanie udzielony w innym miejscu. Tygodniowy nieprzerwany odpoczynek obejmuje dzienny odpoczynek przypadający w dniu, w którym kierowca rozpoczął odpoczynek tygodniowy.
2. Okres odpoczynku niewykorzystany wskutek skrócenia, o którym mowa w ust. 1, kierowca powinien wykorzystać nie później niż przed upływem trzeciego tygodnia następującego po tygodniu, w którym odpoczynek został skrócony.
3. Tygodniowy odpoczynek kierowca powinien wykorzystać nie później niż po sześciu dziennych okresach prowadzenia pojazdu.

4. Przełożenie tygodniowego odpoczynku do końca szóstego dziennego okresu prowadzenia jest dopuszczalne w przypadku, gdy całkowity czas prowadzenia pojazdu nie przekracza maksymalnej normy, odpowiadającej sześciu dziennym okresom prowadzenia.

Art. 8.

Każdy odpoczynek wykorzystany za skrócenie dziennego lub tygodniowego okresu odpoczynku jest odbierany łącznie z innym odpoczynkiem dziennym co najmniej ośmiogodzinnym i na żądanie zainteresowanego kierowcy jest udzielany w miejscu parkowania pojazdu lub w miejscu zamieszkania kierowcy.

Art. 9.

1. Dzienny okres odpoczynku kierowcy wykonującego przewozy osób lub rzeczy, który towarzyszy pojazdowi transportowanemu promem lub pociągiem może być przerwany nie więcej niż jeden raz, przy równoczesnym spełnieniu następujących warunków:
 - 1) część odpoczynku dziennego spędzonego na lądzie kierowca wykorzystuje przed lub po części odpoczynku dziennego wykorzystanego na pokładzie promu lub w pociągu,
 - 2) przerwa pomiędzy dwiema częściami odpoczynku dziennego powinna być możliwie najkrótsza i nie może w żadnym przypadku przekraczać jednej godziny przed wejściem na pokład lub zejściem z pokładu, łącznie z czasem przeznaczonym na formalności celne,
 - 3) w czasie obu części odpoczynku dziennego kierowca powinien korzystać z łóżka lub miejsca do spania.
2. Dzienny okres odpoczynku przerwany w sposób określony w ust. 1 przedłuża się o dwie godziny.

Art. 10.

1. Po cztero i półgodzinnym okresie prowadzenia pojazdu kierowca wykorzystuje co najmniej 45-minutową przerwę, chyba że zaczyna okres odpoczynku.
2. Przerwa, o której mowa w ust. 1, może być zastąpiona przerwami trwającymi co najmniej 15 minut każda, wykorzystanymi w trakcie cztero i półgodzinnego prowadzenia pojazdu lub natychmiast po tym okresie.
3. W przewozach regularnych może być stosowana przerwa trwająca nie krócej niż 30 minut po okresie prowadzenia pojazdu nieprzekraczającym czterech godzin, jeżeli przerwa trwająca powyżej 30 minut zakłócałaby miejski ruch uliczny a kierowca nie ma możliwości wykorzystania pozostałych 15 minut w ciągu czterech i pół godziny prowadzenia pojazdu przed przerwą 30-minutową.
4. Podczas przerw, o których mowa w ust. 1-3, kierowca nie może wykonywać żadnej innej pracy; przerw tych nie wlicza się do dziennego okresu odpoczynku.
5. Czas oczekiwania i czas nie poświęcony prowadzeniu pojazdu, spędzony w pojeździe będącym w ruchu, na promie lub w pociągu, nie stanowi „innej pracy”, o której mowa w ust. 4, i jest traktowany jako przerwa w prowadzeniu.

6. W przypadku stosowania przerwy, o której mowa w art. 20 ust. 8, przerwy wymienione w ust. 1-3, ulegają odpowiedniemu skróceniu.

Art. 11.

Przerwy, o których mowa w art. 10, uwzględnia się przy ustalaniu dziennego rozkładu czasu pracy kierowców.

Art. 12.

Do przewozów wykonywanych:

- 1) pojazdami używanymi przez władze publiczne do pełnienia służby publicznej, które nie stanowią konkurencji dla uprawnionych przewoźników drogowych,
- 2) pojazdami używanymi przez zakłady rolnicze, ogrodnicze, leśne lub gospodarstwa rybackie do przewozu towarów na odcinku nie dłuższym niż 50 km od miejsca bazy pojazdu włączając teren miejscowości, których centrum znajduje się w zasięgu tego promienia,
- 3) pojazdami używanymi do przewozu odpadków lub szkieletów zwierzęcych, nie przeznaczonych do spożycia przez ludzi,
- 4) pojazdami używanymi do przewozu żywych zwierząt w gospodarstwach rolnych na miejscowy rynek i odwrotnie lub z rynku do miejscowych rzeźni,
- 5) pojazdami używanymi w charakterze sklepów na miejscowym rynku lub w handlu obwoźnym lub jako ruchome punkty do wykonywania transakcji bankowych, walutowych, oszczędnościowych, do czynności związanych z kultem, do wypożyczania książek, płyt lub kaset, do obsługi wydarzeń kulturalnych lub wystaw - specjalnie przystosowanymi do tych celów,
- 6) pojazdami przewożącymi materiały lub urządzenia służące kierowcy do wykonywania jego pracy na odcinku nie dłuższym niż 50 km od miejsca bazy pojazdu, jeżeli prowadzenie pojazdu nie stanowi głównej czynności kierowcy,
- 7) pojazdami poruszającymi się wyłącznie na wyspach o powierzchni nieprzekraczającej 2300 km², które nie są połączone z terytorium państwa mostem, brodem ani tunelem dostępnym dla ruchu pojazdów silnikowych,
- 8) pojazdami używanymi do przewozu towarów napędzanymi gazem lub o napędzie elektrycznym, wyposażonymi w ogranicznik prędkości, o ile pojazdy te, zgodnie z ustawą z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, są uznane za równoważne z pojazdami napędzanymi silnikiem spalinowym lub silnikiem na olej napędowy, i których dopuszczalna masa całkowita łącznie z przyczepą lub naczepą, nie przekracza 3,5 t,
- 9) ciągnikami używanymi wyłącznie do prac rolniczych i leśnych,

nie mają zastosowania przepisy art. 6 ust. 1 i 2 oraz art. 10.

Art. 13.

W przypadku wystąpienia nadzwyczajnych lub niedających się przewidzieć okoliczności, wymagających dojazdu do odpowiedniego miejsca postoju ze względu na bezpieczeństwo osób, pojazdu lub rzeczy, kierowca może przedłużyć czas prowadzenia pojazdu ponad normę określoną w art. 6 i skrócić czas odpoczynku, o którym mowa w art. 7 i 10, pod warunkiem, że dłuższe prowadzenie pojazdu nie zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego.

Art. 14.

Zakres i przyczyny przedłużenia czasu prowadzenia pojazdu i skrócenia czasu odpoczynku, o których mowa w art. 13, kierowca wpisuje do dokumentu rejestrującego przebieg jego pracy.

Art. 15.

Kierowca na żądanie osoby uprawnionej do przeprowadzenia kontroli, przedstawia zapisy z przyrzędu kontrolnego oraz kart drogowych za bieżący tydzień i za ostatni dzień poprzedniego tygodnia, w którym prowadził pojazd, a za dzień, w którym pojazdu nie prowadził zaświadczenie potwierdzające fakt nie prowadzenia pojazdu.

Rozdział 3**Przepisy szczególne****Art. 16.**

Przepisy niniejszego rozdziału mają zastosowanie do kierowców zatrudnionych w ramach stosunku pracy oraz innych kierowców wykonujących transport drogowy pojazdami wymienionymi w art. 5 pkt 1-2; przepisy te nie dotyczą kierowców taksówek.

Art. 17.

1. Maksymalny czas prowadzenia pojazdu pomiędzy każdymi dwoma okresami dziennego odpoczynku nie może przekroczyć 10 godzin.
2. Po sześciu godzinach prowadzenia pojazdu kierowca jest obowiązany wykorzystać przerwę trwającą co najmniej 30 minut, chyba że zaczyna okres odpoczynku dziennego.
3. Przerwa, o której mowa w ust. 2, może być zastąpiona przerwami trwającymi co najmniej 15 minut każda, wykorzystywanymi w okresie prowadzenia pojazdu lub niezwłocznie po tym okresie.
4. Przepisy art. 10 ust. 4-6, art. 11, 13 i 14 stosuje się odpowiednio.

Art. 18.

W każdym 24-godzinnym okresie kierowca wykorzystuje co najmniej 11 godzin nieprzerwanego odpoczynku.

Rozdział 4

Normy czasu pracy kierowców pozostających w stosunku pracy

Art. 19.

Przepisy niniejszego rozdziału mają zastosowanie do kierowców, którzy są pracownikami w rozumieniu przepisów Kodeksu pracy.

Art. 20.

1. Czasem pracy kierowców jest czas od rozpoczęcia do zakończenia pracy i obejmuje wszystkie czynności związane z wykonywaniem przewozu, a w szczególności :
 - 1) prowadzenie pojazdu,
 - 2) załadunek i rozładunek,
 - 3) kontrolę i nadzór nad osobami wsiadającymi i wysiadającymi,
 - 4) kontrolne sprawdzanie pojazdu i ładunku,
 - 5) czynności spedycyjne,
 - 6) obsługę codzienną pojazdów i przyczep,
 - 7) niezbędne czynności administracyjne,
 - 8) inne prace podejmowane w celu wykonania zadania służbowego lub zapewnienia bezpieczeństwa osób, pojazdu i rzeczy,
 - 9) utrzymanie pojazdu w czystości.
2. Czasu dyżuru pełnionego przez kierowcę poza normalnymi godzinami pracy w zakładzie pracy lub w innym miejscu wyznaczonym przez pracodawcę nie wlicza się do czasu pracy, jeżeli podczas dyżuru kierowca nie wykonywał pracy.
3. Czasem dyżuru kierowców jest również czas, poza normalnymi godzinami pracy, w którym kierowca nie wykonuje czynności wymienionych w ust. 1, ale jest obowiązany pozostawać w pojeździe lub w jego pobliżu, w celu zapewnienia bezpieczeństwa osób, pojazdu i rzeczy. Czas dyżuru nie może być wliczany do przysługującego kierowcy dziennego nieprzerwanego odpoczynku. Do czasu dyżuru zalicza się przerwy, o których mowa w art. 10 i 17.
4. W przypadku gdy pojazd jest prowadzony przez dwóch lub więcej kierowców, czas nieprzeznaczony na kierowanie pojazdem jest czasem dyżuru.
5. Wykorzystywanie dziennego odpoczynku w pojeździe w sposób określony w art. 6 ust. 6 nie może być traktowane jako czas dyżuru.
6. Za czas dyżuru przysługuje wynagrodzenie w wysokości określonej w przepisach o wynagradzaniu obowiązujących u danego pracodawcy, nie niższe jednak niż w wysokości połowy wynagrodzenia należnego za czas przestoju.
7. Do czasu pracy nie wlicza się:

- 1) czasu dyżuru,
 - 2) nieusprawiedliwionych postojów w czasie jazdy,
 - 3) dziennego nieprzerwanego odpoczynku.
8. Do czasu pracy kierowców wlicza się przerwę w pracy trwającą 15 minut, którą pracodawca jest obowiązany wprowadzić, jeżeli dobowy wymiar czasu pracy wynosi co najmniej 6 godzin.

Art. 21.

Czas przestoju:

- 1) wynikającego z przepisów w sprawie okresowych ograniczeń oraz zakazu ruchu niektórych pojazdów na drogach,
- 2) na przejściach granicznych,
- 3) spowodowanego awarią pojazdu, blokadą dróg, lokalnym zakazem ruchu,

zalicza się do czasu pracy w wymiarze nieprzekraczającym 8 godzin na dobę, jeżeli wskutek tego przestoju kierowca nie wypracował dobowego wymiaru czasu pracy określonego w rozkładzie czasu pracy, a w przypadku zadaniowego czasu pracy - 8 godzin.

Art. 22.

Czas pracy w pięciodniowym tygodniu pracy nie może przekraczać 8 godzin na dobę i przeciętnie 40 godzin na tydzień w przyjętym okresie rozliczeniowym, nie dłuższym niż trzy miesiące, z zastrzeżeniem art. 23 ust. 1, 3 i 4.

Art. 23.

1. Do kierowców zatrudnionych w transporcie drogowym mogą być stosowane rozkłady czasu pracy, w których jest dopuszczalne przedłużenie wymiaru czasu pracy do 10 godzin na dobę, a do pozostałych kierowców do 12 godzin na dobę - w ramach systemu równoważnego czasu pracy.
2. W systemie równoważnego czasu pracy wymiar czasu pracy przedłużony w poszczególnych dniach, zostaje wyrównany skróconym czasem pracy w innych dniach lub dniami wolnymi od pracy, z tym że w okresie rozliczeniowym czas ten nie może przekraczać przeciętnie 40 godzin na tydzień.
3. Okres rozliczeniowy nie może być dłuższy niż miesiąc. W szczególnie uzasadnionych przypadkach, po wyrażeniu na to zgody przez zakładową organizację związkową, a jeżeli taka organizacja nie działa u danego pracodawcy - po uprzednim zawiadomieniu właściwego inspektora pracy, okres rozliczeniowy może być przedłużony, nie więcej jednak niż do trzech miesięcy.
4. Przy pracach uzależnionych od pory roku lub warunków atmosferycznych okres rozliczeniowy może być przedłużony, w trybie określonym w ust. 3, nie więcej jednak niż do sześciu miesięcy.
5. W systemie czasu pracy, o którym mowa w ust. 1-4, praca wykonywana:

- 1) w godzinach przekraczających przedłużony dobowy wymiar czasu pracy, wynikający z obowiązującego pracownika rozkładu czasu pracy,
- 2) w godzinach przekraczających 8 godzin na dobę, jeżeli obowiązujący pracownika rozkład czasu pracy przewiduje w danej dobie pracę przez 8 godzin lub przez czas krótszy niż 8 godzin,
- 3) w godzinach przekraczających przeciętną tygodniową normę czasu pracy w przyjętym okresie rozliczeniowym, chyba że przekroczenie tej normy nastąpiło w wyniku pracy w godzinach nadliczbowych, o których mowa w pkt 1 i 2,

stanowi pracę w godzinach nadliczbowych.

Art. 24.

1. Do kierowców zatrudnionych w transporcie drogowym może być stosowany, w szczególnie uzasadnionych przypadkach, system przerywanego czasu pracy według z góry ustalonego rozkładu, przewidującego nie więcej niż jedną przerwę w pracy w ciągu doby, trwającą nie dłużej niż 5 godzin.
2. Przerwy, o której mowa w ust. 1, nie wlicza się do czasu pracy, jednakże za czas tej przerwy pracownikowi przysługuje prawo do wynagrodzenia w wysokości połowy wynagrodzenia należnego za czas przestoju; podczas przerwy kierowca może swobodnie dysponować swoim czasem.
3. Przy ustalaniu rozkładu czasu pracy w systemie przerywanego czasu pracy stosuje się przepisy art. 10 i 17 dotyczące przerw przeznaczonych na odpoczynek. Jeżeli przerwa przewidziana w ustalonym rozkładzie, o którym mowa w ust. 1, następuje nie później niż po upływie cztero i półgodzinnego okresu prowadzenia pojazdu, nie stosuje się przerw przeznaczonych na odpoczynek, o których mowa w art. 10 i 17.

Art. 25.

1. Do kierowców zatrudnionych w transporcie drogowym może być stosowany, w przypadkach uzasadnionych rodzajem wykonywanych przewozów lub ich szczególną organizacją, zadaniowy czas pracy, w którym zadania przewozowe ustala pracodawca w takim wymiarze, aby mogły być wykonane w ramach czasu pracy określonego w art. 22 oraz przy zachowaniu norm dotyczących okresów prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw w prowadzeniu i okresów odpoczynku. Rozkład czasu pracy w okresie wykonywania danego zadania przewozowego ustala kierowca.
2. Zadaniowy czas pracy wprowadza się na podstawie układu zbiorowego pracy, regulaminu pracy lub umowy o pracę.

Art. 26.

1. Niezależnie od stosowanych systemów czasu pracy, dzienny czas prowadzenia pojazdu nie może przekraczać maksymalnego czasu prowadzenia pojazdu określonego w art. 6 ust. 1.

2. Przy ustalaniu rozkładów czasu pracy stosuje się przepisy art. 10 i 17 dotyczące przerw przeznaczonych na odpoczynek, z zastrzeżeniem art. 10 ust. 6 oraz art. 24 ust. 3.

Art. 27.

1. Systemy czasu pracy określone w art. 23 i 24 mogą być stosowane również w przypadku niezarobkowego przewozu wykonywanego pomocniczo w stosunku do podstawowej działalności gospodarczej przedsiębiorcy, pojazdami samochodowymi będącymi jego własnością lub pojazdami, do których ma udokumentowane prawo dysponowania.
2. W uzasadnionych przypadkach w ramach równoważnych norm czasu pracy, o których mowa w art. 23, dopuszcza się stosowanie przerywanego czasu pracy określonego w art. 24, z zastrzeżeniem przestrzegania przepisów o obowiązkowym dziennym odpoczynku oraz według z góry ustalonego harmonogramu; harmonogram powinien obejmować okres co najmniej miesiąca.

Art. 27a.

Odniesienia przewidziane w art. 24 ust. 3, art. 25 ust. 1, art. 26 i art. 27 ust. 2 do przepisów rozdziałów 2 i 3 dotyczą kierowców, do których przepisy tych rozdziałów mają zastosowanie.

Art. 28.

1. Praca wykonywana ponad normy czasu pracy ustalone w art. 22 i 23, stanowi pracę w godzinach nadliczbowych. Praca taka jest dopuszczalna tylko w razie:
 - 1) nieprzewidzianych sytuacji i zdarzeń wymagających od kierowcy podjęcia działań dla ochrony życia lub zdrowia ludzkiego oraz mienia albo usunięcia awarii,
 - 2) szczególnych potrzeb pracodawcy.
2. Liczba godzin nadliczbowych przepracowanych przez kierowcę w związku z okolicznościami określonymi w ust. 1 pkt 2 nie może przekroczyć 260 godzin w roku kalendarzowym.

Art. 29.

Tygodniowy czas pracy kierowców, łącznie z godzinami nadliczbowymi (łączony tygodniowy wymiar czasu pracy), nie może przekraczać przeciętnie 48 godzin, w okresie rozliczeniowym nieprzekraczającym trzech miesięcy.

Art. 30.

W zakresie norm określających: czas pracy, czas prowadzenia pojazdu, obowiązkowe przerwy przewidziane na odpoczynek w czasie dnia pracy oraz odpoczynek dzienny, układy zbiorowe pracy mogą przewidywać wyższe normy minimalne oraz niższe normy maksymalne niż przewiduje to ustawa.

Rozdział 5

Obowiązki pracodawcy

Art. 31.

1. Pracodawca jest obowiązany regularnie kontrolować okresy prowadzenia pojazdu, czas trwania innej pracy oraz okresy odpoczynku, na podstawie zapisów przyrządu kontrolnego, a w przypadku pojazdów nie wyposażonych w te przyrządy, na podstawie karty drogowej.
2. Zapisy z przyrządów kontrolnych oraz kart drogowych pracodawca przechowuje przez okres co najmniej dwunastu miesięcy po wykorzystaniu i udostępnia ich kopie na wniosek kierowców, których one dotyczą. Zapisy te są okazywane lub wydawane na żądanie każdej osoby uprawnionej do przeprowadzenia kontroli.
3. Przepisy ust. 2 stosuje się odpowiednio do przedsiębiorcy osobiście wykonującego przewozy drogowe.

Art. 32.

1. Pracodawca prowadzi ewidencję czasu pracy kierowców z uwzględnieniem pracy w godzinach nadliczbowych, w porze nocnej, niedziele i święta w rozliczeniu dobowym, tygodniowym i przyjętym okresie rozliczeniowym.
2. Ewidencję czasu pracy, o której mowa w ust. 1, pracodawca każdorazowo udostępnia kierowcy na jego wniosek.

Art. 33.

Systemy wynagradzania kierowców nie mogą przewidywać składników wynagrodzenia, których wysokość jest uzależniona od liczby przejechanych kilometrów lub ilości przewiezionego ładunku, jeżeli ich stosowanie wpłynęłoby na pogorszenie bezpieczeństwa jazdy.

Art. 34.

1. W przypadku wykonywania:
 - 1) krajowych przewozów regularnych,
 - 2) międzynarodowych przewozów regularnych, których końcowe punkty tras znajdują się w odległości do 50 km w linii prostej od granicy pomiędzy dwoma krajami członkowskimi Unii Europejskiej i których trasa nie przekracza 100 km,pojazdami niewyposażonymi w przyrządy kontrolne - pracodawca sporządza rozkład jazdy oraz plan pracy kierowcy.
2. Plan pracy jest imienny i zawiera informacje dotyczące miejsca zatrudnienia kierowcy oraz harmonogram uwzględniający okresy prowadzenia pojazdu, wykonywania innej pracy, okresy odpoczynku i dyżuru. Plan pracy podpisuje pracodawca lub osoba przez niego upoważniona.

3. Harmonogram obejmuje tydzień bieżący oraz tydzień bezpośrednio poprzedzający i następujący.
4. W czasie wykonywania pracy kierowca jest obowiązany posiadać wyciąg z planu pracy oraz kopię rozkładu jazdy.
5. Pracodawca przechowuje plan pracy przez rok po upływie okresu, którego dotyczył.
6. Pracodawca każdorazowo udostępnia kierowcy kopię planu pracy na jego wniosek.

Rozdział 6

Przyrząd kontrolny i karta drogowa

Art. 35.

1. W pojazdach samochodowych używanych do przewozu osób (pasażerów) i rzeczy, z wyłączeniem pojazdów wymienionych w art. 5 oraz z zastrzeżeniem art. 34, należy instalować i użytkować przyrządy kontrolne. Konstrukcję, instalację, działanie i kontrolę przyrządów kontrolnych określają odrębne przepisy.
2. Przyrządy kontrolne służą do rejestrowania w szczególności następujących okresów:
 - 1) czasu prowadzenia pojazdu,
 - 2) czasu wykonywania innej pracy,
 - 3) przerw w prowadzeniu przeznaczonych na odpoczynek i okresów odpoczynku dziennego,
 - 4) czasu dyżuru.
3. Pracodawcy zapewniają prawidłowe funkcjonowanie przyrządu kontrolnego, a kierowcy jego właściwe użytkowanie.
4. Kierowca jest obowiązany używać przyrząd kontrolny każdego dnia pracy począwszy od przejęcia pojazdu.
5. W przypadku gdy w pojeździe znajduje się dwóch lub więcej kierowców, przyrząd kontrolny rejestruje okresy, o których mowa w ust. 2, każdego z kierowców prowadzących pojazd.

Art. 36.

1. Kierowcy, o których mowa w rozdziale 3, prowadzą karty drogowe, służące do rejestrowania przebiegu dnia pracy. Karta drogowa powinna zawierać w szczególności następujące dane: imię i nazwisko kierowcy, numer rejestracyjny pojazdu, datę i cel wyjazdu, liczbę przejechanych kilometrów, czas prowadzenia pojazdu oraz wykonywania innej pracy, okresy przerw w prowadzeniu pojazdu i okresy odpoczynku, podpis pracodawcy.
2. Kierowca na żądanie osoby uprawnionej do przeprowadzania kontroli przedstawia kartę drogową do wglądu.

3. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wzór karty drogowej, z uwzględnieniem danych, o których mowa w ust. 1.

Rozdział 7

Zmiany w przepisach obowiązujących i przepisy końcowe

Art. 37.

W ustawie z dnia 26 czerwca 1974 r. - Kodeks pracy (Dz.U. z 1998 r. Nr 21, poz. 94, Nr 106, poz. 668 i Nr 113, poz. 717, z 1999 r. Nr 99, poz. 1152, z 2000 r. Nr 19, poz. 239, Nr 43, poz. 489, Nr 107, poz. 1127, Nr 120, poz. 1268 oraz z 2001 r. Nr 11, poz. 84, Nr 28, poz. 301, Nr 52, poz. 538, Nr 99, poz. 1075 i Nr 111, poz. 1194) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 129⁴ w §1 po wyrazach „do 12 godzin na dobę” przecinek zastępuje się kropką oraz skreśla się wyrazy „a w stosunku do kierowców w transporcie samochodowym i w komunikacji samochodowej - do 10 godzin na dobę.”;
- 2) skreśla się art. 129⁶;
- 3) w art. 129⁷ wyrazy „, art. 129⁴ i art. 129⁶” zastępuje się wyrazami „i art. 129⁴”.

Art. 38.

Przepis art. 34 ust. 1 pkt 2 stosuje się z dniem uzyskania przez Rzeczpospolitą Polską członkostwa w Unii Europejskiej.

Art. 38a.

Przepisy art. 31 ust. 1, w zakresie karty drogowej, stosuje się do dnia 31 grudnia 2002 r. – w odniesieniu do pojazdów, które w dniu wejścia w życie ustawy nie były wyposażone w przyrząd kontrolny, o którym mowa w art. 35 ust. 1.

Art. 39.

Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 października 2002 r., z tym że rozdział czwarty oraz art. 37 wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2003 r.