



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
III kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM-10-53-01

Druk nr 2965
Warszawa, 22 maja 2001 r.

Pan
Maciej Płażyński
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku.

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

- o czasie pracy kierowców wraz z projektem aktu wykonawczego,

co do którego Rada Ministrów zadeklarowała, że ma na celu dostosowanie polskiego ustawodawstwa do prawa Unii Europejskiej.

Jednocześnie, zgodnie z wymogami art. 31 ust. 3b regulaminu Sejmu, przekazuję, przetłumaczony na język polski, tekst przepisów Unii Europejskiej, do których ma być dostosowane prawo polskie.

W załączeniu przedstawiam także opinię dotyczącą zgodności proponowanych regulacji z prawem Unii Europejskiej.

Ponadto uprzejmie informuję, że do reprezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Transportu i Gospodarki Morskiej.

Z wyrazami szacunku

(-) Jerzy Buzek

USTAWA
z dnia
o czasie pracy kierowców.

Rozdział 1
Przepisy ogólne

Art. 1. 1.Przepisy ustawy mają zastosowanie do kierowców zatrudnionych w ramach stosunku pracy oraz innych kierowców wykonujących transport drogowy.

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 nie uregulowanym ustawą stosuje się przepisy Kodeksu pracy.

Art.2. Użyte w ustawie określenia oznaczają:

- 1) kierowca – osobę uprawnioną do kierowania pojazdem silnikowym,
- 2) przewóz drogowy - każde przemieszczenie pojazdu po drogach publicznych, załadowanego lub w stanie pustym, przeznaczonego do przewozu osób lub rzeczy,
- 3) transport drogowy –działalność gospodarczą w zakresie przewozu osób lub rzeczy pojazdami samochodowymi,
- 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 postojów, 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.

2. Przepisy ust.1 stosuje się odpowiednio do okresów prowadzenia pojazdu i odpoczynku dobowego kierowcy.

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 transport drogowy, z zastrzeżeniem art. 5.

Art. 5. Przepisy niniejszego rozdziału nie mają zastosowania do przewozów 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 nie przekracza 50 kilometrów,
- 4) których maksymalna prędkość dopuszczalna nie przekracza 30 kilometrów na godzinę;
- 5) przeznaczonymi dla lub podlegającymi kontroli sił zbrojnych, służb obrony cywilnej, pożarniczych i sił odpowiedzialnych za utrzymanie porządku publicznego,
- 6) wykorzystywanymi do wykonywania robót kanalizacyjnych, ochrony przeciwpowodziowej, wodociągowych, gazowniczych i energetycznych, zarządów dróg, usług oczyszczania, telegraficznych, przewozu artykułów 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 na potrzeby własne,

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 wynosi 9 godzin na dobę, 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 każdej dobie 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 dobowy 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. Dobowy 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 dobowy 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 dobowych okresach prowadzenia pojazdu.

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

Art. 8. Każdy odpoczynek wykorzystywany za skrócenie dobowego lub tygodniowego okresu odpoczynku jest odbierany łącznie z innym odpoczynkiem dobowym co najmniej ośmiogodzinnym

i na żądanie zainteresowanego kierowcy jest udzielany w miejscu parkowania pojazdu lub w miejscu zamieszkania kierowcy.

Art. 9. 1. Dobowy 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 dobowego spędzonego na lądzie kierowca wykorzystuje przed lub po części odpoczynku dobowego wykorzystanego na pokładzie promu lub w pociągu,

2) przerwa pomiędzy dwiema częściami odpoczynku dobowego 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 dobowego kierowca powinien korzystać z łóżka lub miejsca do spania .

2. Dobowy 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 nie przekraczającym 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 dobowego 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 kulturem, 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 nie przekraczającej 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 o napędzie elektrycznym lub wyposażonymi w ogranicznik prędkości, o ile pojazdy te, zgodnie z przepisami polskimi, są uznane za równoważne z pojazdami napędzanymi silnikiem spalinowym lub silnikiem na olej napędowy i których dopuszczalna masa całkowita włączając przyczepy lub naczepy, nie przekracza 3,5 tony,
- 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 nie dających 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 przyrządu kontrolnego za bieżący tydzień i za ostatni dzień poprzedniego tygodnia, w którym prowadził pojazd.

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 wynosi 10 godzin na dobę.

2. Po sześciu godzinach prowadzenia pojazdu kierowca jest obowiązany wykorzystać przerwę trwającą

co najmniej 30 minut , chyba że zaczyna okres odpoczynku dobowego.

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 każdej dobie 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 dobowego 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 dobowego 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) nie usprawiedliwionych postojów w czasie jazdy,
- 3) dobowego 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 nie przekraczającym 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 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 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, dobowy 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 dobowym odpoczynku oraz według z góry ustalonego harmonogramu; harmonogram powinien obejmować okres co najmniej miesiąca.

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) nie przewidzianych 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 (łącznie tygodniowy wymiar czasu pracy), nie może przekraczać przeciętnie 48 godzin, w okresie rozliczeniowym nie przekraczającym trzech miesięcy.

Art. 30. W zakresie norm określających: czas pracy, czas prowadzenia pojazdu, obowiązkowe przerwy przeznaczone na odpoczynek w czasie dnia pracy oraz odpoczynek dobowy, 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 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.

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 nie wyposażonymi 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 dobowego,
- 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 1974r. – Kodeks pracy (Dz.U. z 1998r. Nr 21, poz. 94, Nr 106, poz. 668 i Nr 113, poz. 717, z 1999r. Nr 99, poz. 1152, z 2000r. Nr 19, poz. 239, Nr 43, poz. 489, Nr 107, poz. 1127, Nr 120, poz. 1268 oraz z 2001r. Nr 11, poz. 84 i Nr 28, poz. 301) 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.

Art. 38. Przepis art. 34 ust.1 pkt 2 stosuje się z dniem uzyskania przez Rzeczpospolitą Polską członkostwa w Unii Europejskiej.

Art. 39. Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2003r.

UZASADNIENIE

I. W Narodowym Programie Przygotowania do Członkostwa w Unii Europejskiej, zostało ujęte zadanie „Dostosowanie prawa polskiego w zakresie ujednoczenia niektórych ustaw socjalnych odnoszących się do transportu drogowego”, którego realizacja wymaga wdrożenia obowiązującego w krajach Unii Europejskiej Rozporządzenia Rady Nr 3820/85/EWG z dnia 20 grudnia 1985r. w sprawie ujednoczenia niektórych ustaw socjalnych odnoszących się do transportu drogowego. Zgodnie z zobowiązaniami implementacyjnymi, wynikającymi ze stanowisk negocjacyjnych, data wejścia w życie polskiego aktu prawnego, zawierającego regulacje określone wyżej wymienionym rozporządzeniem Rady, została ustalona na 1 stycznia 2003r.

Szczególny charakter pracy kierowców głównie poza siedzibą pracodawcy, a także rozwój prywatnej działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób i ładunku pojazdami samochodowymi, rodzi zapotrzebowanie na poszerzenie i zmodyfikowanie dotychczasowych unormowań w zakresie czasu pracy kierowców w sposób dostosowujący do specyfiki tego zawodu.

Konieczność wdrożenia do prawa polskiego przepisów rozporządzenia UE przy równoczesnej potrzebie odrębnego unormowania czasu pracy kierowców, zdecydowały o podjęciu inicjatywy ustawowego uregulowania tych zagadnień.

Projektowana ustawa o czasie pracy kierowców, powinna zatem stanowić jednolity akt prawny, uwzględniający:

1/normy przewidziane rozporządzeniem Rady Nr 3820/85/EWG z dnia 20 grudnia 1985r. w sprawie ujednoczenia niektórych ustaw socjalnych odnoszących się do transportu drogowego, których wdrożenie jest warunkiem zharmonizowania prawa polskiego z przepisami Unii Europejskiej.

2/ unormowania z zakresu czasu pracy, określone w ustawie- Kodeks pracy, częściowo zmienione i poszerzone o niektóre nowe rozwiązania i definicje.

Przepisy rozporządzenia Rady stosowane są w krajach członkowskich UE w sposób bezpośredni, odrębnie od przepisów o czasie pracy określonych innymi aktami

normatywnymi, np. kodeksami pracy, umowami zbiorowymi, nie zawiera ono bowiem pojęcia "czas pracy kierowcy" i nie określa żadnej normy odnośnie dopuszczalnego czasu pracy w ciągu dnia, tygodnia, itp., ustala natomiast nieprzekraczalne okresy prowadzenia pojazdu oraz minimalne gwarantowane okresy odpoczynku kierowców.

Zgodnie z preambułą do rozporządzenia Nr 3820/85, celem tego przepisu wspólnotowego jest ujednoczenie warunków konkurencji w sektorze transportu drogowego, poprawa warunków pracy i bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Wdrożenie norm określonych rozporządzeniem powinno wpłynąć na poprawę warunków pracy i bezpieczeństwa drogowego pod warunkiem jednakże rygorystycznego ich przestrzegania, zarówno jeśli chodzi o czas prowadzenia pojazdu i zagwarantowaną przerwę po 4-ro i półgodzinnym okresie prowadzenia pojazdu, jak i odpoczynek w ciągu dnia pracy /doby/ i tygodnia. Kodeks pracy określający maksymalne normy czasu pracy na dobę i na tydzień, ustanawia krótszy nominalny czas pracy niż to wynika z regulacji rozporządzenia Rady. Uwzględniając jednak możliwość pracy ponadnormatywnej, a także brak specjalnych organów kontrolnych, przepisy polskie aktualnie nie gwarantują ochrony ani dyscypliny kierowcy w zakresie dziennego, tygodniowego i dwutygodniowego czasu prowadzenia pojazdu.

Po wprowadzeniu w życie przepisów unijnych, kierowca – pracownik będzie chroniony zarówno normą czasu pracy /dotychczasowe przepisy Kodeksu pracy/, jak i dopuszczalnymi normami maksymalnego czasu prowadzenia pojazdu, a także obowiązkowymi przerwami w prowadzeniu, przeznaczonymi na odpoczynek. Kierowca wykonujący przewozy drogowe – lecz nie pozostający w stosunku pracy – będzie zobowiązany do przestrzegania przepisów dotyczących czasu prowadzenia i odpoczynku.

Równoległe funkcjonowanie przepisów dotyczących czasu pracy i czasu prowadzenia pojazdu, przyczyni się niewątpliwie do poprawy bezpieczeństwa na drogach. Przestrzeganie przepisów projektowanej ustawy przez kierowców i ich pracodawców będzie kontrolowane przez Inspekcję Transportu Drogowego.

- II.** Rozdział 2 projektu ustawy wprowadza normy określone rozporządzeniem Rady Nr 3820/85, które będą obowiązywały zgodnie z założeniami rozporządzenia, wszystkich kierowców tzn. pozostających w stosunku pracy oraz kierowców samodzielnych wykonujących transport drogowy, z wyłączeniami przewidzianymi w art. 5 oraz w art.12. Postanowienia rozporządzenia są sformułowane szczegółowo i w sposób nakazowy w związku z czym konkretne regulacje są maksymalnie wiernie przeniesione do projektu ustawy.

Regulacje Wspólnot Europejskich określają w szczególności:

1. Maksymalny czas prowadzenia pojazdu w ciągu doby /9 godzin z możliwością przedłużenia do 10 godzin nie więcej niż dwukrotnie w każdym tygodniu/.
2. Całkowity maksymalny czas prowadzenia w okresie dwutygodniowym /90 godzin/. Prawo UE nie ustala normy tygodniowej, jak to czyni prawo polskie w przypadku czasu pracy wszystkich grup pracowniczych.

3. Odpoczynek dobowy trwający nieprzerwanie co najmniej 11 godzin, z możliwością skracania do minimum 9 godzin nie więcej niż trzykrotnie w ciągu jednego tygodnia, pod warunkiem udzielenia wyrównawczego odpoczynku przed upływem następnego tygodnia. Odpoczynek dobowy może być dzielony na dwie lub trzy części, pod warunkiem, że jedna część wyniesie co najmniej 8 godzin, a odpoczynek dobowy 12 godzin. W przypadku prowadzenia pojazdu przez 2-ch (lub więcej) kierowców, nieprzerwany odpoczynek każdego kierowcy ma wynosić co najmniej 8 godzin w okresie 30 godzinnym.

4. Możliwość wykorzystania odpoczynku dobowego w pojeździe, jeżeli znajduje się on na postoju i jest wyposażony w miejsce do spania.

(Artykuł 6 projektu ustawy)

5. Obowiązek wykorzystania przez kierowcę tygodniowego odpoczynku w wymiarze co najmniej 45 kolejnych godzin, z możliwością skrócenia do 36 lub 24 godzin, w zależności od miejsca udzielenia odpoczynku. Rekompensowanie skróconego odpoczynku powinno nastąpić nie później niż przed upływem trzeciego tygodnia następującego po tygodniu, w którym odpoczynek został skrócony.

Do wymiaru 45 (36 lub 24) kolejnych godzin odpoczynku, wlicza się czas dobowego odpoczynku przypadający na dzień, w którym kierowca rozpoczyna odpoczynek tygodniowy. Rozpoczęcie tygodniowego odpoczynku musi nastąpić nie później niż po sześciu dobowych okresach prowadzenia pojazdu.

(Artykuł 7 projektu ustawy)

6. Odrębne uregulowanie dotyczy udzielania dobowego odpoczynku jeżeli pojazd jest transportowany promem lub pociągiem. Wówczas dobowy odpoczynek, który z zasady jest nieprzerwany, może być, po spełnieniu określonych warunków, przerwany nie więcej niż jeden raz, ale równocześnie wydłużony o dwie godziny.

(Artykuł 9 projektu ustawy)

7. Ważną regulacją prawa unijnego, nie stosowaną dotychczas w Polsce, jest obowiązkowe wykorzystywanie przez kierowcę (również samodzielnego, pracującego na własny rachunek), po cztero i półgodzinnym okresie prowadzenia pojazdu, przerwy co najmniej 45 minutowej. Przerwa może być wykorzystana w całości jednorazowo, bądź w częściach nie krótszych niż 15-minutowych, podczas lub pod koniec okresu prowadzenia (4 ½ godzinne).

Zgodnie z orzeczeniem Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości z dnia 15 grudnia 1993r. „art. 7(1) i (2) rozporządzenia Rady Nr 3820/85 z dnia 20 grudnia 1985r. w sprawie ujednoczenia niektórych ustaw socjalnych odnoszących się do transportu drogowego, należy interpretować jako zakazujący kierowcom, do których się odnosi, kontynuowania prowadzenia pojazdu przez okres dłuższy niż 4 ½ godziny. Ale gdy kierowca odebrał 45 minutową przerwę, w całości lub składającą się z przerw co najmniej 15 minutowych podczas lub pod koniec okresu 4 ½ godzin, postanowienia art. 7(1) rozporządzenia stosuje się od początku, nie biorąc pod uwagę okresu prowadzenia pojazdu i przerw poprzednio wykorzystywanych przez kierowcę”.

Przytoczone orzeczenie jak i praktyka stosowana w krajach UE świadczą, iż wykorzystywanie przez kierowców przerw przeznaczonych na odpoczynek w trakcie dnia pracy, jest bezwzględnie wymagane i podlega kontroli przez uprawnione organy.

(Artykuł 10 projektu ustawy)

8. Obowiązek przestrzegania przepisów w zakresie czasu prowadzenia pojazdu, stosowania przerw i wykorzystywania odpoczynku, został sformułowany w rozporządzeniu UE w sposób nakazowy i zagrożony stosowaniem kar za nierespektowanie norm.

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

(Artykuł 13 i 14 projektu ustawy)

9. Ze względu na bezpieczeństwo ruchu drogowego, rozporządzenie Rady zawiera postanowienie zakazujące stosowania wynagrodzenia związanego z liczbą przejechanych kilometrów lub z ilością przewiezionego ładunku, jeżeli jego stosowanie mogłoby wpłynąć na pogorszenie bezpieczeństwa jazdy.

(Artykuł 33 projektu ustawy)

- III.** W Dzienniku Ustaw Nr 94 z dnia 24 listopada 1999r. została ogłoszona Umowa europejska dotycząca pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe /AETR/, sporządzona w Genewie dnia 1 lipca 1970r., i tym samym weszła do polskiego porządku prawnego.

W przedmiocie regulacji projektu ustawy o czasie pracy kierowców, Umowa AETR zawiera postanowienia w zakresie czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw oraz odpoczynku dobowego i tygodniowego, analogiczne do określonych w rozdziale 2, została ona bowiem zmieniona aneksem z kwietnia 1992r. dostosowującym materię Umowy do rozporządzenia Nr 3820/85 z dnia 20 grudnia 1985r. W omawianym zakresie przedmiot Umowy AETR mieści się zatem w ramach postanowień wdrażanego rozporządzenia UE.

Po wejściu w życie ustawy, zakres obowiązywania Umowy AETR będzie dotyczył międzynarodowych przewozów drogowych do krajów - stron Umowy nie będących członkami Unii Europejskiej /np. Rosja, Białoruś, Chorwacja, Estonia, Litwa, Mołdawia, Słowacja, Słowenia i inne/, z tym że przepisy Umowy stosuje się do całości podróży, także w państwach członkowskich UE.

Wdrożenie rozporządzenia Nr 3820/85 projektowaną ustawą spowoduje zatem zharmonizowanie przepisów polskich z przepisami Unii Europejskiej w odniesieniu do kierowców wykonujących przewozy krajowe oraz ujednoczenie tych przepisów ze stosowaną już Umową Europejską dotyczącą międzynarodowych przewozów drogowych.

- IV.** W rozdziale 3 "Przepisy szczególne" proponuje się, wzorem innych krajów UE, wprowadzić normy określające maksymalny czas prowadzenia na dobę oraz obowiązek wykorzystywania przerw w prowadzeniu na odpoczynek, w odniesieniu do kierowców nie objętych rozporządzeniem Nr 3820/85, a zatem i rozdziałem 2 projektu ustawy, ale wykonujących przewozy drogowe w celach zarobkowych.

Proponowane rozwiązania dotyczyć będą:

- 1/ pojazdów przeznaczonych do przewozu towarów, których dopuszczalna masa całkowita, łącznie z przyczepami lub naczepami nie przekracza 3,5 tony,
- 2/ pojazdów przeznaczonych do przewozu osób, które ze względu na typ konstrukcyjny i wyposażenie nadają się do przewozu najwyżej dziewięciu osób łącznie z kierowcą i są do tego celu przeznaczone.

Wydaje się, iż w odniesieniu do ww. przewozów /wykonywanych zarobkowo, nie na własny użytek/ ograniczenie czasu prowadzenia dobowego oraz wykorzystywanie przerw na odpoczynek, będzie miało duże znaczenie dla poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Kierowcy ww. pojazdów będą obowiązani prowadzić karty drogowe, wg wzoru ustalonego przez ministra właściwego do spraw transportu, jeżeli prowadzone przez nich pojazdy nie będą wyposażone w przyrządy kontrolne. Karty te będą przedmiotem kontroli uprawnionych do tego służb i osób, analogicznie jak zapisy przyrządów kontrolnych.

(Rozdział 3 i art. 36 projektu ustawy)

V. Rozdział 4 projektu reguluje zagadnienia z zakresu czasu pracy kierowców pozostających w stosunku pracy.

1. W rozdziale ujęto przepisy przewidziane obecnie w Kodeksie pracy, a także nowe rozwiązania uwzględniające specyfikę pracy tej grupy pracowników. Obowiązująca w myśl art. 128 Kp definicja czasu pracy, zgodnie z którą jest to czas pozostawania w dyspozycji pracodawcy w zakładzie pracy lub w innym miejscu wyznaczonym do wykonywania pracy, nie odpowiada szczególnie charakterowi pracy kierowcy. Z uwagi na brak określenia tego pojęcia w prawie unijnym i stosowanie przez poszczególne kraje UE różnych rozwiązań, tj. od szeroko rozumianego „pozostawania w dyspozycji pracodawców” aż do ograniczonego tylko do okresów prowadzenia pojazdu oraz załadunku i wyładunku towarów – proponuje się uściślenie dotychczasowej definicji w następujący sposób: „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) kontrola 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.”

Rada Unii Europejskiej od kilku lat prowadzi prace nad zmianą dotychczasowego Rozporządzenia 3820/85 mającą na celu m.in. wprowadzenie definicji „czasu pracy”, oddzielnych dla kierowców pozostających w stosunku pracy oraz kierowców pracujących na własny rachunek.

Przedstawiona w projekcie ustawy propozycja jest zbliżona do definicji określonej w projekcie przygotowywanej Dyrektywy Rady. Wieloletnie doświadczenie krajów unijnych w dochodzeniu do wspólnie akceptowanych rozwiązań /w uzgodnieniu z organizacjami związkowymi/ pozwalają domniemywać, że proponowane rozwiązania wychodzą

naprzeciw zarówno pracownikom, jak i pracodawcom. Stan zaawansowania prac nad projektem Dyrektywy wskazuje, iż jej przyjęcie nastąpi jeszcze w roku bieżącym. Powyższe względy uzasadniają zastosowanie omawianej definicji do projektu ustawy, w miejsce obecnie stosowanej.

Kierując się uregulowaniami obowiązującymi w różnych krajach UE, proponuje się ponadto przyjęcie następujących rozwiązań:

1/ 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 kierowca podczas dyżuru nie wykonywał pracy. Czasem dyżuru jest również czas poza normalnymi godzinami pracy, w którym kierowca nie wykonuje czynności zaliczanych do czasu pracy, ale musi pozostawać w pojeździe lub w jego pobliżu w celu zapewnienia bezpieczeństwa pojazdu, osób bądź ładunku. Czas dyżuru nie może być wliczany do przysługującego kierowcy dobowego nieprzerwanego odpoczynku. Do czasu dyżuru zalicza się przerwy, o których mowa w art. 10 i 17.

Za czas dyżuru proponuje się wynagrodzenie w wysokości określonej w przepisach o wynagradzaniu obowiązujących u danego pracodawcy, nie niższe jednak niż w wysokości połowy wynagrodzenia należnego za czas przestoju.

2/ traktowanie jako „dyżuru” czasu spędzonego w pojeździe, lecz nie przeznaczonego na prowadzenie, w przypadku prowadzenia pojazdu przez dwóch lub więcej kierowców,

3/ nie zaliczania do czasu pracy:

- czasu dyżuru,
- nie usprawiedliwionych postojów w czasie jazdy,
- dobowego nieprzerwanego odpoczynku.

(Artykuł 20 projektu ustawy)

Szczególne okresy nie wykonywania pracy występują w czasie przestojów spowodowanych oczekiwaniem na przejściach granicznych bądź też ograniczeniami i zakazami ruchu niektórych pojazdów na drogach (rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000r. w sprawie okresowych ograniczeń oraz zakazu ruchu niektórych pojazdów na drogach <Dz.U. Nr 50, poz. 598>). Tego rodzaju przestoje, a także spowodowane awarią pojazdu, blokadą dróg itp. proponuje się traktować jako czas pracy w wymiarze 8-godzinnej "dniówki", jeżeli na skutek tego przestoju kierowca nie wypracował dobowego wymiaru czasu pracy określonego w rozkładzie czasu pracy, a w przypadku zadaniowego czasu pracy – 8 godzin.

(Artykuł 21 projektu ustawy)

2. Proponuje się zachowanie systemu równoważnych norm czasu pracy stosowanego od wielu lat w przedsiębiorstwach transportowych. System ten dopuszcza wydłużenie czasu pracy do 10 godzin w transporcie drogowym oraz do 12 godzin dla pozostałych kierowców. Przy stosowaniu takiej organizacji pracy, pracodawca ustalając rozkład czasu pracy dla danego kierowcy będzie musiał uwzględniać przewidziane w rozdziale 2 i 3 dopuszczalne normy prowadzenia pojazdu. Oznacza to, iż przy dziennym czasie pracy wynoszącym 10 bądź 12 godzin, czas rzeczywistego prowadzenia pojazdu (nie uwzględniającego innych prac wykonywanych przez kierowcę) nie może przekraczać 9 godzin dziennie z możliwością wydłużenia do 10 godzin dwa razy w tygodniu. Proponowany w ust. 5 sposób obliczenia godzin nadliczbowych jest analogiczny do propozycji zawartej w projekcie ustawy zmieniającej ustawę - Kodeks pracy.

(Artykuł 23 projektu ustawy)

3. Zachowuje się obowiązujący dotychczas przepis o przerywanym czasie pracy, z tym że przerwa może wynosić maksymalnie 5 godzin, co jest konsekwencją wprowadzenia 11-godzinnego nieprzerwanego odpoczynku w ciągu doby.

(Artykuł 24 projektu ustawy)

4. W uzasadnionych przypadkach w ramach równoważnych norm czasu pracy dopuszcza się stosowanie przerywanego czasu pracy, z zastrzeżeniem przestrzegania przepisów o obowiązkowym dobowym odpoczynku oraz według z góry ustalonego harmonogramu; harmonogram powinien obejmować okres co najmniej jednego miesiąca.

(Artykuł 27 ust.2 projektu ustawy)

5. W art. 25 projektu wprowadza się system zadaniowego czasu pracy, który można stosować w przypadkach uzasadnionych rodzajem wykonywanych przewozów lub ich szczególną organizacją. Zadania przewozowe ustala pracodawca w wymiarze umożliwiającym ich wykonanie w ramach norm czasu pracy określonych w art. 22 oraz przy zachowaniu norm dotyczących okresów prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw w prowadzeniu i okresów odpoczynku, o których mowa w rozdziale 2 i 3 projektu. System zadaniowego czasu pracy może być stosowany przez pracodawcę na podstawie układu zbiorowego pracy, regulaminu pracy lub umowy o pracę.

(Artykuł 25 projektu ustawy)

6. Proponuje się podwyższenie – w stosunku do aktualnie obowiązującej normy – limitu godzin nadliczbowych (do 260), bowiem z wieloletnich obserwacji wynika, iż praktycznie czas pracy kierowców kształtuje się w niektórych okresach na poziomie wyższym niż w innych grupach zawodowych. Obowiązek stosowania norm czasu pracy i limitu godzin nadliczbowych ustalonych w Kodeksie pracy, powoduje takie negatywne zjawiska jak: nieprzestrzeganie obowiązujących w tym zakresie przepisów, nieprowadzenie dokumentacji czasu pracy celem ukrycia rzeczywistego jego kształtowania się, a także coraz szersze stosowanie przez pracodawców praktyki rozwiązywania z kierowcami umów o pracę i zatrudniania ich na warunkach wygodnych dla pracodawcy, tzn. jako samodzielne podmioty gospodarcze. Wydaje się, iż przyjęcie wyższej normy godzin nadliczbowych pozwoli na racjonalne i zgodne z prawem organizowanie pracy kierowców. Proponuje się też ustalenie łączonego tygodniowego wymiaru czasu pracy, analogicznie do propozycji zawartej w projekcie Kodeksu pracy, w wymiarze 48 godzin. (Artykuł 28 i 29 projektu ustawy)

VI. 1. Stosownie do wymogów UE a także zgodnie z dotychczasowymi przepisami Kodeksu pracy, rozdział 5 projektu ustawy określa pewne obowiązki pracodawcy w przedmiotowym zakresie ustawy. W szczególności pracodawca musi prowadzić ewidencję i kontrolę czasu pracy kierowców, okresów prowadzenia pojazdu, czasu odpoczynku, itp., a posiadaną dokumentację udostępniać, na żądanie, zarówno kierowcy jak i każdej osoby uprawnionej do przeprowadzenia kontroli.

(Artykuły 31 i 32 projektu ustawy)

2. Rozporządzenie UE /w art. 14/ określa dwa rodzaje przewozów, które mogą być wykonywane pojazdami nie wyposażonymi w przyrządy kontrolne, jakkolwiek objętymi przepisami rozporządzenia. Są to:

- regularne krajowe przewozy pasażerskie, oraz

- regularne międzynarodowe przewozy pasażerskie, których końcowe punkty tras znajdują się w odległości do 50 km w linii prostej od granicy pomiędzy dwoma krajami członkowskimi, i których trasa nie przekracza 100 km.

W wymienionych przypadkach pracodawca jest obowiązany sporządzać rozkład jazdy oraz plan pracy kierowcy.

(Artykuł 34 projektu ustawy)

VII. Przebieg pracy i odpoczynku kierowcy w ciągu doby powinien być właściwie i rzetelnie rejestrowany, tak ze względu na prawidłowe wyliczenia należności pracownika, jak i ze względu na zachowanie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Zgodnie z postanowieniami wdrażanego rozporządzenia, wszystkie pojazdy, do których mają zastosowanie przepisy rozdziału 2 muszą być wyposażone w przyrządy kontrolne tzw. tachografy. W zakresie przedmiotowym projektowanej ustawy, przyrządy kontrolne powinny rejestrować wszystkie okresy pracy kierowcy, obowiązkowych przerw i odpoczynku.

W odniesieniu do kierowców, którzy nie są objęci przepisami wymienionego rozdziału 2, ale wykonują przewozy drogowe w celach zarobkowych, proponuje się stosowanie ujednoczonych kart drogowych, które będą zawierały informacje niezbędne do oceny, czy kierowca przestrzega przepisów ustawy.

Wzór karty drogowej określi minister właściwy do spraw transportu w drodze rozporządzenia. (Rozdział 6 projektu ustawy)

VIII 1. Wdrażane rozporządzenie Rady Nr 3820/85/EWG z dnia 20 grudnia 1985r. w sprawie ujednoczenia niektórych ustaw socjalnych odnoszących się do transportu drogowego, w art. 4 wymienia 13 rodzajów pojazdów, do których przepisy rozporządzenia nie mają zastosowania.

Przewozy dokonywane tymi pojazdami nie podlegają zatem normom określonym w rozdziale 2 projektu; szczegółowy wykaz pojazdów zawarto w art.5.

Ponadto zgodnie z art. 13 wymienionego rozporządzenia każdy kraj członkowski może na swoim terytorium, lub w uzgodnieniu z zainteresowanymi krajami na terytorium innego kraju członkowskiego udzielić odstępstw od dowolnego postanowienia rozporządzenia (czas prowadzenia, odpoczynek dobowy i tygodniowy, przerwy w prowadzeniu) w odniesieniu do przewozu pojazdem należącym do jednej lub kilku spośród wymienionych w tym artykule 11 kategorii pojazdów.

Odpowiednio do postanowień art. 12 projektu do przewozów wykonywanych pojazdami w nim wymienionymi nie mają zastosowania przepisy art. 6 ust.1 i 2 oraz art. 10 projektu ustawy.

2. Stosowanie norm w zakresie czasu prowadzenia, przerw w prowadzeniu i odpoczynku dobowego kierowców, przewidzianych wdrażanym rozporządzeniem UE, jest, zgodnie z postanowieniami

art. 17 rozporządzenia, przedmiotem kontroli upoważnionych do tego organów kontrolnych, które mają obowiązek stosowania kar w przypadku ich nie przestrzegania. Przeprowadzanie odpowiednich kontroli zarówno kierowców jak i pracodawców będzie należało do kompetencji, powołanej oddzielną ustawą, Inspekcji Transportu Drogowego.

Informacje dotyczące liczby kierowców kontrolowanych na drogach, liczby kontroli wykonywanych

w przedsiębiorstwie, liczby skontrolowanych dni roboczych, ilości i rodzaju ujawnionych wykroczeń, będą okresowo przekazywane Komisji Europejskiej.

- IX.** Wprowadzenie przepisów projektowanej ustawy nie spowoduje skutków finansowych dla budżetu. Wdrażane przepisy rozporządzenia UE nie dotyczą pojazdów służb mundurowych, specjalistycznych, porządkowych /wymienionych w art. 5/, tj. takich, które są finansowane z budżetu.

Można natomiast spodziewać się realnych korzyści w skali całego społeczeństwa, które niewątpliwie wystąpią w wyniku zmniejszenia liczby wypadków drogowych, powodowanych przez prowadzących pojazdy bez odpoczynku i nadmiernie długo.

- X.** Stosownie do postanowień art. 19 ust.2 ustawy z dnia 23 maja 1991r. o związkach zawodowych oraz art. 16 ust.2 ustawy z dnia 23 maja 1991r. o organizacjach pracodawców, projekt ustawy o czasie pracy kierowców został przekazany łącznie do 21 związków zawodowych i organizacji pracodawców w celu uzyskania ich opinii. Otrzymane opinie zostały wykorzystane w pracach nad projektem.



**SEKRETARZ
KOMITETU INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ**
Jacek Saryusz-Wolski

Sekr. Min. JSW/ 970 /2001/DLE/DM

Warszawa, 24 kwietnia 2001 r.

**Pani
Jolanta Rusiniak
p.o. Sekretarza Rady Ministrów**

Opinia o zgodności projektu ustawy o czasie pracy kierowców, z prawem Unii Europejskiej wyrażona na podstawie art. 2 ust. 1 pkt. 2 ustawy z dnia 8 sierpnia 1996 r. o Komitecie Integracji Europejskiej (DZ. U. Nr 106 poz. 494), przez Sekretarza Komitetu Integracji Europejskiej, Ministra Jacka Saryusz-Wolskiego, działającego z upoważnienia Przewodniczącego Komitetu Integracji Europejskiej.

W związku z przedstawionym projektem ustawy o czasie pracy kierowców (nr RM ~~10-53-01~~)
pozwalam sobie wyrazić następującą opinię:

- I. Projektowana ustawa stanowić ma jednolity, odrębny akt prawny zawierający przepisy o czasie pracy kierowców, który obecnie regulowany jest przepisami ogólnymi w ustawie – Kodeks pracy. Projekt ustawy transponuje do prawa polskiego normy ustawodawstwa Unii Europejskiej w tym zakresie.
- II. Wskazany powyżej przedmiot projektu ustawy regulowany jest przez Rozporządzenie Rady 3820/85/EWG z 20 grudnia 1985 r. w sprawie ujednoczenia niektórych ustaw socjalnych odnoszących się do transportu drogowego.

Rozporządzenie 3820/85/EWG zawiera normy, mające na celu zapewnienie bezpieczeństwa w ruchu drogowym, określające minimalny wiek kierowców, dopuszczalne okresy prowadzenia pojazdów i obowiązkowe okresy przerw w ich prowadzeniu. Zakresem przedmiotowym rozporządzenia objęty jest transport drogowy, zdefiniowany jako przemieszczanie się pojazdu, załadowanego lub niezaładowanego, przeznaczonego do przewozu osób lub rzeczy po drodze publicznej na terenie Wspólnoty (art. 1, art. 2).

III.

1. Przedłożony projekt ustawy o czasie pracy kierowców zawiera normy dotyczące okresów prowadzenia pojazdów, obowiązkowych przerw w prowadzeniu i gwarantowanych okresów odpoczynku, normy czasu pracy oraz normy określające obowiązki pracodawców w zakresie zagwarantowania prawidłowości wykonywania przewozów. Zakres przedmiotowy projektowanej ustawy jest zgodny z zakresem regulacji transponowanego rozporządzenia.
2. W projekcie ustawy zawarto definicje szeregu pojęć istotnych dla tworzonego systemu czasu pracy kierowców, takich jak: kierowca, przewóz drogowy, transport drogowy, odpoczynek, czas prowadzenia, tydzień (art. 2). Zakres pojęciowy definicji ustawowych jest zgodny z zakresem definicji zawartych w Rozporządzeniu 3820/85/EWG (art.1).
3. Normy dotyczące okresów prowadzenia pojazdów, obowiązkowych przerw w prowadzeniu i gwarantowanych okresów odpoczynku kierowców, zawarte w Rozdziale 2 projektu wprowadzają następujące zasady:
 - maksymalny czas dobowego prowadzenia pojazdu wynosi 9 godzin, z możliwością przedłużenia do 10 godzin, nie więcej niż dwukrotnie w każdym tygodniu;
 - całkowity maksymalny czas prowadzenia w okresie dwutygodniowym wynosi 90 godzin;
 - odpoczynek dobowy powinien trwać nieprzerwanie co najmniej 11 godzin, z możliwością jego skrócenia do minimum 9 godzin, nie więcej niż trzykrotnie w ciągu tygodnia i pod warunkiem, że równoważny czas kierowca wykorzysta przed upływem następnego tygodnia;
 - w każdym tygodniu kierowca obowiązany jest wykorzystać odpoczynek w wymiarze co najmniej 45 kolejnych godzin, z możliwością skrócenia do 36 lub 24 godzin w zależności od miejsca udzielenia odpoczynku, pod warunkiem rekompensowania skróconego odpoczynku;
 - szczególne uregulowanie dobowego odpoczynku dotyczy sytuacji kierowcy, którego pojazd przewożony jest promem lub pociągiem;
 - po cztero i półgodzinnym okresie prowadzenia pojazdu kierowca obowiązany jest wykorzystać co najmniej 45-minutową przerwę chyba, że zaczyna okres odpoczynku.

Powyższe zasady czasu prowadzenia pojazdu i przerw w prowadzeniu transponują normy Rozporządzenia 3820/85/EWG (art. 6 – 9) i są z nimi zgodne.

Omawianymi zasadami nie są objęte przewozy wykonywane niektórymi pojazdami, wymienionymi w art. 5 ustawy, co jest zgodne z normą art. 4 wskazanego powyżej rozporządzenia. Ponadto, zgodnie z postanowieniem art. 12 projektu, minister właściwy do spraw transportu po uzyskaniu opinii organizacji o zasięgu krajowym, zrzeszających przewoźników drogowych, może wydać rozporządzenie, w którym zwolni od stosowania wskazanych powyżej zasad czasu pracy kierowców przy niektórych przewozach wykonywanych pojazdami wymienionymi w art. 12 projektu. Możliwość ustanowienia zwolnienia, przewidziana w tym przepisie projektu jest zgodna z postanowieniem art. 13 Rozporządzenia 3820/85/EWG.

4. W Rozdziale 4 projektu, określającym normy czasu pracy kierowców, zawarto postanowienia definiujące pojęcia czasu pracy kierowców i czasu dyżuru (art. 20). Autonomiczne wobec Kodeksu pracy definicje powyższych pojęć są istotne ze względu na specyficzny charakter pracy kierowców. Pojęcia czasu pracy kierowców i czasu dyżuru nie są obecnie określone w prawie Unii Europejskiej. Określenie definicji czasu pracy kierowców przewidziano w ramach prac nad dyrektywą Rady dotyczącą organizacji czasu pracy pracownika wykonującego transport drogowy czasowo lub na zasadach samozatrudnienia, której projekt został przedstawiony przez Komisję 18 listopada 1998 r. (Com (98) 662 final COD/980319). Ma ona na celu zmianę Rozporządzenia 3820/85/EWG.

Definicje omawianych pojęć określone w projekcie ustawy są zbliżone do rozwiązań prawnych przyjętych w tym zakresie w państwach członkowskich Unii Europejskiej i są zgodne z odpowiednimi przepisami projektowanej dyrektywy Rady dotyczącej organizacji czasu pracy pracownika wykonującego transport drogowy czasowo lub na zasadach samozatrudnienia.

5. Przepisy zawarte w Rozdziale 5 projektu określają obowiązki pracodawcy wynikające z wykonywania przepisów projektowanej ustawy. Pracodawca powinien kontrolować okresy prowadzenia pojazdu, czas trwania innej pracy oraz okresy odpoczynku. Podstawą tej kontroli są zapisy przyrządu kontrolnego, a w przypadku gdy pojazdy nie są wyposażone w te przyrządy, podstawą jest karta drogowa (zasady stosowania przyrządów kontrolnych i kart drogowych określone są w Rozdziale 6 projektowanej ustawy). Pracodawca obowiązany jest również prowadzić ewidencję czasu pracy kierowców w rozkładowych godzinach pracy. Nałożenie na pracodawców wskazanych powyżej obowiązków wynika z transpozycji normy zawartej w art. 15 Rozporządzenia 3820/85/EWG i jest z tą normą zgodne.

W art. 33 projektowanej ustawy ustanowiony jest zakaz stosowania przez pracodawcę systemu wynagradzania kierowców przewidującego stosowanie elementów wynagrodzenia związanych z liczbą przejechanych kilometrów lub ilością przewiezionego ładunku, jeżeli ich stosowanie wpłynęłoby na pogorszenie bezpieczeństwa jazdy. Postanowienie powyższe jest zgodne z normą mającą na celu zapewnienie bezpieczeństwa drogowego, zawartą w art. 10 wskazanego powyżej rozporządzenia.

6. Projekt ustawy nie przewiduje powołania nowych instytucji.

IV. Narodowy Program Przygotowania do Członkostwa zakłada pełne dostosowanie polskiego prawa do postanowień Rozporządzenia 3820/85/EWG poprzez przyjęcie opiniowanej ustawy. Wejście w życie ustawy przewidziane jest do końca 2002 r. Projekt ustawy jest zgodny z polskim stanowiskiem negocjacyjnym w zakresie legislacji socjalnej polityki transportowej.

V. W konkluzji stwierdzam, że projekt ustawy o czasie pracy kierowców jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Z poważaniem,



Do uprzejmej wiadomości:

Pan Andrzej S. Grzelakowski
Podsekretarz Stanu
Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej



**URZĄD
KOMITETU INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ**

Cezary Banasiński
Podsekretarz Stanu

Skr. Min. CB./~~25~~²⁶72001/JK

Warszawa, 7 maja 2001

Pani

Jolanta Rusiniak

p.o. Sekretarza Rady Ministrów

Szanowna Pani Ministrze

Z upoważnienia Sekretarza Komitetu Integracji Europejskiej, przekazuję uzasadnienie dostosowawczego charakteru projektu ustawy o czasie pracy kierowców.

Z poważaniem
PODSEKRETARZ STANU
Cezary Banasiński
Cezary Banasiński

UZASADNIENIE
DOSTOSOWAWCZEGO CHARAKTERU PROJEKTU
USTAWY O CZASIE PRACY KIEROWCÓW

Celem projektowanej ustawy jest dostosowanie polskiego ustawodawstwa do prawa Unii Europejskiej w zakresie regulacji czasu pracy kierowców. Projekt zawiera przepisy w zakresie czasu pracy kierowców, który obecnie regulowany jest przepisami ogólnymi w ustawie – Kodeks pracy oraz transponuje do prawa polskiego normy ustawodawstwa Unii Europejskiej w tym zakresie

Podstawę unijnego systemu w zakresie regulacji czasu pracy kierowców tworzy Rozporządzenie Rady 3820/85/EWG z 20 grudnia 1985 r. w sprawie ujednoczenia niektórych ustaw socjalnych odnoszących się do transportu drogowego. Rozporządzenie 3820/85/EWG zawiera normy, mające na celu zapewnienie bezpieczeństwa w ruchu drogowym, określające minimalny wiek kierowców, dopuszczalne okresy prowadzenia pojazdów i obowiązkowe okresy przerw w ich prowadzeniu. Zakresem przedmiotowym rozporządzenia objęty jest transport drogowy, zdefiniowany jako przemieszczenie się pojazdu, załadowanego lub niezaładowanego, przeznaczonego do przewozu osób lub rzeczy po drodze publicznej na terenie Wspólnoty (art. 1, art. 2).

Projektowana ustawa stanowić będzie pełną transpozycję wskazanego powyżej rozporządzenia. Osiągnięcie tego celu jest niezbędnym elementem zapewnienia w polskim prawie realizacji europejskich zasad prawa socjalnego w dziedzinie polityki transportowej.

Przedłożony projekt ustawy o czasie pracy kierowców zawiera normy dotyczące okresów prowadzenia pojazdów, obowiązkowych przerw w prowadzeniu i gwarantowanych okresów odpoczynku, normy czasu pracy oraz normy określające obowiązki pracodawców w zakresie zagwarantowania prawidłowości wykonywania przewozów. Zakres przedmiotowy projektowanej ustawy jest zgodny z zakresem regulacji transponowanego rozporządzenia.

W projekcie ustawy zawarto definicje szeregu pojęć istotnych dla tworzonego systemu czasu pracy kierowców takich jak: kierowca, przewóz drogowy, transport drogowy, odpoczynek, czas prowadzenia, tydzień (art. 2). Definicje określone przez projektowaną ustawę stanowią transpozycję pojęć uregulowanych w Rozporządzeniu 3820/85/EWG (art.1).

Normy dotyczące okresów prowadzenia pojazdów, obowiązkowych przerw w prowadzeniu i gwarantowanych okresów odpoczynku kierowców, zawarte w Rozdziale 2 projektu wprowadzają następujące zasady, Rozporządzenia 3820/85/EWG (art. 6 – 9):

- maksymalny czas dobowego prowadzenia pojazdu wynosi 9 godzin, z możliwością przedłużenia do 10 godzin, nie więcej niż dwukrotnie w każdym tygodniu;
- całkowity maksymalny czas prowadzenia pojazdu w okresie dwutygodniowym wynosi 90 godzin;
- odpoczynek dobowy powinien trwać nieprzerwanie co najmniej 11 godzin, z możliwością jego skrócenia do minimum 9 godzin, nie więcej niż trzykrotnie w ciągu tygodnia i pod warunkiem, że równoważny czas kierowca wykorzysta przed upływem następnego tygodnia;
- w każdym tygodniu kierowca obowiązany jest wykorzystać odpoczynek w wymiarze co najmniej 45 kolejnych godzin, z możliwością skrócenia do 36 lub 24 godzin w zależności od miejsca udzielenia odpoczynku, pod warunkiem rekompensowania skróconego odpoczynku;
- szczególne uregulowanie dobowego odpoczynku dotyczy sytuacji kierowcy, którego pojazd przewożony jest promem lub pociągiem;
- po cztero i półgodzinnym okresie prowadzenia pojazdu kierowca obowiązany jest wykorzystać co najmniej 45-minutową przerwę chyba, że zaczyna okres odpoczynku.

Z zakresu działania powyższych zasad, zgodnie z normą art. 4 Rozporządzenia 3820/85/EWG, wyłączone są przewozy wykonywane niektórymi pojazdami, wymienionymi w art. 5 ustawy. Ponadto, zgodnie z postanowieniem art. 12 projektu, minister właściwy do spraw transportu po uzyskaniu opinii organizacji o zasięgu krajowym zrzeszających przewoźników drogowych, może wydać rozporządzenie, w którym zwolni od stosowania wskazanych zasad czasu pracy kierowców przy niektórych przewozach wykonywanych pojazdami wymienionymi w art. 12 projektu. Możliwość ustanowienia takiego zwolnienia stanowi transpozycję art. 13 Rozporządzenia 3820/85/EWG.

W Rozdziale 4 projektu, określającym normy czasu pracy kierowców, zawarto postanowienia definiujące pojęcia czasu pracy kierowców i czasu dyżuru (art. 20). Autonomiczne wobec Kodeksu pracy definicje powyższych pojęć są istotne ze względu na specyficzny charakter pracy kierowców. Pojęcia czasu pracy kierowców i czasu dyżuru nie są obecnie określone w prawie Unii Europejskiej. Określenie definicji czasu pracy kierowców przewidziano w ramach prac nad dyrektywą Rady dotyczącą organizacji czasu pracy pracownika wykonującego transport drogowy czasowo lub na zasadach samozatrudnienia,

której projekt został przedstawiony przez Komisję 18 listopada 1998 r. (Com (98) 662 final COD/980319). Projekt ma na celu zmianę Rozporządzenia 3820/85/EWG.

Przepisy zawarte w Rozdziale 5 projektu określają obowiązki pracodawcy wynikające z wykonywania przepisów projektowanej ustawy i są efektem transpozycji normy zawartej w art. 15 Rozporządzenia 3820/85/EWG. Pracodawca powinien kontrolować okresy prowadzenia pojazdu, czas trwania innej pracy oraz okresy odpoczynku. Podstawą tej kontroli są zapisy przyrzędu kontrolnego, a w przypadku gdy pojazdy nie są wyposażone w te przyrządy, podstawą jest karta drogowa (zasady stosowania przyrządów kontrolnych i kart drogowych określone są w Rozdziale 6 projektowanej ustawy). Pracodawca obowiązany jest również prowadzić ewidencję czasu pracy kierowców w rozkładowych godzinach pracy.

W art. 33 projektowanej ustawy ustanowiony jest zakaz stosowania przez pracodawcę systemu wynagradzania kierowców przewidującego stosowanie elementów wynagrodzenia związanych z liczbą przejechanych kilometrów lub ilością przewiezionego ładunku, jeżeli ich stosowanie wpłynęłoby na pogorszenie bezpieczeństwa jazdy. Postanowienie powyższe ma na celu określenie w prawie polskim normy umożliwiającej zapewnienie bezpieczeństwa drogowego, zawartej w art. 10 wskazanego powyżej rozporządzenia.

W konkluzji należy stwierdzić, że wyżej przedstawiona analiza pozwala uznać projekt ustawy o czasie pracy kierowców za dostosowujący prawo polskie do wspólnotowego *acquis*, w zakresie legislacji socjalnej polityki transportowej.

Regulacja czasu pracy kierowców potraktowana jest priorytetowo w Narodowym Programie Przygotowania do Członkostwa (NPPC 2000). Zadanie A.3 „Wdrożenie wspólnotowych norm socjalnych oraz wzmocnienie zdolności administracyjnej do ich stosowania” priorytetu 9.2 w obszarze „Polityka transportowa” przewiduje uchwalenie ustawy o czasie pracy kierowców do końca I półrocza 2002 oraz wejście w życie do końca 2002 r. Przedłożony projekt stanowi zatem realizację powyższych zobowiązań.

PROJEKT

**Rozporządzenie
Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej
z dnia**

w sprawie określenia wzoru karty drogowej.

Na podstawie art.36 ust.3 ustawy z dnia o czasie pracy kierowców (Dz.U. Nr....., poz.....), zarządza się, co następuje:

- §1. Określa się wzór karty drogowej, stanowiący załącznik do rozporządzenia.
- §2. Karta drogowa jest imienna i ważna na dzień wystawienia. Jeżeli w danym dniu pojazd jest prowadzony przez dwóch lub więcej kierowców, każdy z kierowców prowadzi oddzielną kartę drogową.
- §3. Jeżeli w pojazdach jest zainstalowany i użytkowany przyrząd kontrolny, kierowca nie ma obowiązku prowadzenia karty drogowej.
- §4. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2003r.

MINISTER TRANSPORTU
I GOSPODARKI MORSKIEJ

Załącznik do rozporządzenia
Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej
z dnia(poz.)

KARTA DROGOWA

1. Pracodawca (pełna nazwa) *	Nazwisko i imię kierowcy	Nr rejestracyjny pojazdu	Data wystawienia karty	Data i cel wyjazdu
Właściciel pojazdu (nazwisko, imię i adres) *	Nr prawa jazdy			
2. Miejsce rozpoczęcia przewozu:		Miejsce zakończenia przewozu:		
3. Czynności:	Okresy (w godzinach i minutach)			
4. Czas prowadzenia pojazdu				
5. Wykonywanie innej pracy				
6. Przerwa w prowadzeniu				
7. Czas dyżuru				
8. Inne czynności				
9. Czas odpoczynku				
10. Uwagi: **				

Podpis wystawiającego kartę drogową
Podpis kierowcy

.....
.....

* Niepotrzebne skreślić

** W rubryce 10 kierowca wpisuje informacje dotyczące stanu technicznego pojazdu, wydarzeń w drodze, opóźnień, przestojów, itp.

UZASADNIENIE

Zgodnie z art.36 projektu ustawy o czasie pracy kierowców, kierowcy prowadzący pojazdy:

1/ przeznaczone do przewozu rzeczy, których dopuszczalna masa całkowita włączając przyczepy lub naczepy nie przekracza 3,5 tony,

2/ przeznaczone do przewozu osób i które ze względu na typ konstrukcyjny oraz wyposażenie nadają się do przewozu najwyżej dziewięciu osób łącznie z kierowcą,

są obowiązani prowadzić karty drogowe, służące do rejestrowania przebiegu dnia pracy.

Powołany wyżej przepis przewiduje podstawowe dane, które powinna zawierać karta drogowa oraz upoważnia ministra właściwego do spraw transportu do określenia jej wzoru.

Stosownie do delegacji projekt wzoru karty drogowej zawiera odpowiednie rubryki przewidujące:

1/ podstawowe informacje dotyczące właściciela pojazdu, kierowcy prowadzącego pojazd oraz celu, daty i miejsca dokonywanego przewozu,

2/ rejestrowanie przebiegu dnia pracy w podziale na: czas prowadzenia pojazdu, inną pracę, przerwy w prowadzeniu, czas dyżuru i czas odpoczynku.

W rubryce „Uwagi” kierowca umieszcza informacje o stanie technicznym pojazdu oraz inne o nieprzewidzianych wydarzeniach w drodze, przestojach, itp.

Wzór karty powinien w zasadzie przewidywać możliwość rejestracji okresów pracy, odpoczynku, przerw, innych czynności, itp. analogicznych do okresów rejestrowanych przez przyrząd kontrolny, instalowany w innych pojazdach samochodowych, zgodnie z art. 35 projektu ustawy.

Karta drogowa będzie przedmiotem kontroli odpowiednich uprawnionych służb, szczególnie w zakresie przestrzegania przepisów ustawy o czasie pracy kierowców.

ROZPORZĄDZENIE RADY (EWG) nr 3820/85**z dnia 20 grudnia 1985****o harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego**

RADA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Europejską Wspólnotę Gospodarczą, a w szczególności Artykuł 75,

uwzględniając decyzję Rady z 13 maja 1965 roku o ujednoczeniu niektórych postanowień wpływających na konkurencyjność transportu kolejowego, drogowego i na wodach śródlądowych¹, a w szczególności jego część III,

uwzględniając propozycję zgłoszoną przez Komisję²,

uwzględniając opinię Parlamentu Europejskiego³,

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego⁴,

a także mając na uwadze co następuje:

w dziedzinie transportu drogowego przepisy socjalne Wspólnoty zostały ustanowione w rozporządzeniu (EWG) nr 543/69⁵ z uzupełnieniem zawartym w rozporządzeniu (EWG) nr 2829/77⁶;

ustawodawstwo ma na celu ujednoczenie warunków konkurencji między sposobami transportu lądowego, zwłaszcza w odniesieniu do sektora drogowego i poprawienia warunków pracy i bezpieczeństwa ruchu drogowego;

postęp, jaki się dokonuje w tych dziedzinach musi zapewniać bezpieczeństwo i rozwój;

konieczność uelastyczenia postanowień wspomnianego Rozporządzenia bez uszczuplania ich celów;

¹ Dz. U. WE nr L 88, z 24. 05. 1965, str. 1500/65.

² Dz. U. WE nr C 100, z 12. 04. 1984, str. 3. i Dz. U. WE nr C 223, z 3. 09. 1985, str. 5.

³ Dz. U. WE nr C 122, z 20. 05. 1985, str. 168.

⁴ Dz. U. WE nr C 104, z 25. 04. 1985, str. 4. i Dz. U. WE nr C 303, z 25. 11. 1985, str. 29.

⁵ Dz. U. WE nr L 77, z 29. 03. 1969, str. 4.

⁶ Dz. U. WE nr L 334, z 24. 12. 1977, str. 1.

biorąc pod uwagę zawarte dalej poprawki, że w celu wyjaśnienia zagadnienia wszystkie odnośne postanowienia powinny być zebrane w jednym tekście, a w konsekwencji powyższego rozporządzenie (EWG) nr 543/69 powinno być uchylone;

wyłączenia ustanowione w art. 4 dla pewnych pojazdów oraz postanowienia art. 15 dotyczące pewnych operacji transportu pasażerskiego powinny być przez pewien czas utrzymywane w mocy;

postanowienia niniejszego Rozporządzenia traktujące o warunkach pracy nie mogą przesądzać o prawie tych dwóch gałęzi przemysłu do tworzenia sformułowań, poprzez umowę zbiorową lub w inny sposób, postanowień korzystniejszych dla robotników;

w celu nie tylko promowania postępu technicznego, ale także dla poprawienia bezpieczeństwa ruchu drogowego, każdy Kraj Członkowski musi zachować prawo do przyjęcia pewnych stosownych rozwiązań;

ze względu na spadek liczby konwojentów i konduktorów nie istnieje potrzeba regulowania okresów odpoczynku członków załogi innych niż kierowca;

zastąpienie tygodnia ruchomego, tygodniem stałym ułatwiło by kierowcom organizowanie własnej pracy i usprawniło by kontrolę;

należy określić system, mający zastosowanie do operacji międzynarodowego transportu drogowego do lub z kraju trzeciego lub pomiędzy dwoma Krajami w tranzycie przez terytorium Kraju Członkowskiego;

postanowienia Umowy Europejskiej dotyczące pracy załóg pojazdów w międzynarodowym transporcie drogowym (AETR) z 1 lipca 1970 roku powinny mieć zastosowanie do tych operacji transportowych;

w przypadku pojazdów zarejestrowanych w państwie, nie będącym umawiającą się stroną AETR, postanowienia te będą miały zastosowanie tylko do tej części podróży, która odbywa się w obrębie Wspólnoty;

ze względu na fakt, że przedmiot umowy AETR mieści się w zakresie niniejszego Rozporządzenia, że Wspólnota może negocjować i zawierać Umowy;

szczególne okoliczności, w jakich miały miejsce negocjacje AETR, gwarantują, poprzez wyłączenie, procedurę w której Kraje Członkowskie Wspólnoty indywidualnie układają

instrumenty ratyfikacji lub przystąpienia w zgodnym działaniu, ale mimo to działają w interesie i w imieniu Wspólnoty;

w celu zapewnienia supremacji prawa Wspólnoty w odniesieniu do transportu wewnątrz Wspólnoty, Kraje Członkowskie powinny w czasie składania swoich dokumentów ratyfikacji lub przystąpienia zgłosić zastrzeżenie, na mocy którego międzynarodowe operacje transportowe pomiędzy Krajami Członkowskimi nie będą uważane za międzynarodowe operacje transportowe w rozumieniu Umowy;

przewidziane w samej Umowie możliwości dwustronnych porozumień pomiędzy umawiającymi się stronami ograniczających tę Umowę w kwestiach strefy granicznej i operacji transportowo-tranzytowych podlegają zasadniczo kompetencji Wspólnoty,

jeśli jakaś poprawka do wewnętrznych zasad Wspólnoty w tej dziedzinie wymagać będzie odpowiedniej poprawki do Umowy, to Kraje Członkowskie będą postępować wspólnie w celu wprowadzenia takiej poprawki zgodnie z określoną niniejszym procedurą;

pewne operacje transportowe mogą być wyłączone spod zastosowania niniejszego Rozporządzenia;

pożądane jest wzmocnienie i wyjaśnienie pewnych decyzji oraz uaktualnienie pewnych przepisów, w szczególności dotyczących wyjątków pewnej kategorii pojazdów;

pożądane jest sformułowanie przepisów dotyczących minimalnego wieku kierowców zajmujących się przewozem towarów lub osób - pamiętając tu o pewnych wymaganiach szkolenia zawodowego - oraz dotyczących minimalnego wieku konwojentów oraz konduktorów;

dla celów szkolenia zawodowego Kraje Członkowskie będą musiały umożliwić obniżenie dozwolonego wieku minimalnego dla pomocników kierowców do 16 lat;

mając na względzie okresy prowadzenia pojazdów, jest pożądane jest ustalenie limitów na ciągły okres prowadzenia i dzienny okres prowadzenia, jednak bez naruszania jakichkolwiek przepisów krajowych, na mocy których kierowcom nie wolno prowadzić pojazdu dłużej niż mogą to robić z całkowitym bezpieczeństwem;

dłuższy czas prowadzenia dziennego wraz z krótszym czasem prowadzenia w okresie dwóch tygodni prawdopodobnie ułatwią zarządzanie przedsiębiorstwami transportowymi i przyczynią się do postępu społecznego;

przepisy dotyczące przerw w prowadzeniu pojazdu powinny być uregulowane z powodu dłuższego czasu prowadzenia dziennego;

podróże byłyby łatwiejsze, gdyby kierowcy mogli podzielić swój czas dziennego odpoczynku, w szczególności aby uniknąć konieczności spożywania posiłków i korzystania z noclegu w tym samym miejscu;

wydłużanie okresów odpoczynku tygodniowego, przy możliwości ich skracania, jest korzystne dla postępu społecznego i bezpieczeństwa ruchu drogowego, jeżeli kierowca może w pewnym terminie i w dowolnie wybranym miejscu zrekompensować sobie tę część swego okresu odpoczynku, której nie wykorzystał;

wiele operacji transportu drogowego wewnątrz Wspólnoty obejmuje przez część podróży transport promowy lub kolejowy, w związku z tym powinny być ustalone przepisy dotyczące okresów odpoczynku dziennego i przerw odpowiednich do takich operacji

w interesie bezpieczeństwa ruchu drogowego wypłaty premii za przebytą odległość i/lub za przewieziony towar, które mogłyby zagrozić temu bezpieczeństwu, muszą być zakazane;

pożądane jest dopuszczenie czynienia wyjątków od niniejszego Rozporządzenia dotyczących pewnych krajowych operacji transportowych o specyficznych cechach;

w przypadku wyjątków Kraje Członkowskie powinny zadbać, aby standard ochrony socjalnej oraz bezpieczeństwo ruchu drogowego nie były zagrożone;

ze względu na specyficzną naturę transportu pasażerskiego uzasadnione jest ponowne zdefiniowanie kategorii pojazdów mogących być przez Kraje Członkowskie wyłączonych spod zastosowań tego Rozporządzenia w zakresie transportu krajowego;

Kraje Członkowskie powinny mieć prawo, za pozwoleniem Komisji, do przyznawania w wyjątkowych przypadkach odstępstw od postanowień Rozporządzenia;

w pilnych przypadkach przyznanie tych odstępstw na czas ograniczony powinno być możliwe bez uprzedniej zgody Komisji;

w przypadku kierowców pojazdów używanych do regularnych usług pasażerskich kopia rozkładu jazdy i wyciąg z przebiegu pracy w przedsiębiorstwie mogą zastąpić sprzęt rejestrujący;

dla zastosowania tego Rozporządzenia i dla zapobiegania nadużyciom byłoby przydatne dostarczyć kierowcom, którzy sobie tego zażyczą, wyciągi z ich przebiegu pracy;

w interesie skutecznej kontroli pożądanym jest, by regularne międzynarodowe usługi pasażerskie, z wyjątkiem niektórych usług granicznych, nie były nadal zwolnione z obowiązku instalacji i używania sprzętu rejestrującego;

pożądanym jest podkreślenie znaczenia i potrzeby przestrzegania niniejszego Rozporządzenia a przez pracodawców i kierowców;

Komisja powinna badać rozwój sytuacji w Krajach Członkowskich i dostarczać Radzie oraz Parlamentowi Europejskiemu co dwa lata sprawozdanie ze stosowania tych zasad;

dla stosowania niniejszego Rozporządzenia i kontroli jego wykonania właściwe jest, by Kraje Członkowskie służyły sobie wzajemną pomocą;

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

CZĘŚĆ I

Definicje

Artykuł 1

W niniejszym Rozporządzeniu :

1. "przewóz drogowy" oznacza każdą podróż, odbywaną na drogach publicznych przez pojazd, załadowany lub nie, służący do przewozu pasażerów lub towarów;
2. "pojazd" oznacza pojazd silnikowy, ciągnik, przyczepę lub naczepę, określone następująco:
 - a) "pojazd silnikowy" każdy mechaniczny pojazd samochodowy, poruszający się po drodze, inny niż pojazd biegnący po szynach i używany zwykle do przewozu pasażerów lub towarów;
 - b) "ciągnik" każdy mechaniczny pojazd samochodowy, poruszający się po drodze, inny niż pojazd biegnący po szynach i skonstruowany specjalnie do ciągnięcia, pchania lub poruszania przyczep, naczep, narzędzi lub maszyn;
 - c) "przyczepa" każdy pojazd, przeznaczony do łączenia go z pojazdem silnikowym lub ciągnikiem;
 - d) "naczepa" przyczepa bez przedniej osi, łączona w taki sposób, że znaczna część jej ciężaru oraz ciężaru jej ładunku obciąża ciągnik lub pojazd silnikowy;

3. "kierowca" oznacza każdą osobę, która kieruje pojazdem nawet przez krótki okres, oraz każdą osobę, która jest przewożona w pojeździe w tym celu, aby kierować nim w razie potrzeby;
4. "tydzień" oznacza okres zawarty między godziną 00.00 w poniedziałek i godziną 24.00 w niedzielę;
5. "odpoczynek" oznacza każdy nieprzerwany okres obejmujący co najmniej jedną godzinę, podczas którego kierowca może swobodnie dysponować swoim czasem;
6. "dozwolona maksymalna masa " oznacza maksymalny dozwolony ciężar roboczy pojazdu z pełnym ładunkiem;
7. "regularne usługi pasażerskie" oznaczają usługi krajowe i międzynarodowe, określone w art. 1 rozporządzenia Rady (EWG) nr 117/66 z 28 lipca 1966 w sprawie wprowadzenia wspólnych zasad międzynarodowego przewozu pasażerskiego autokarami i autobusami ¹.

CZEŚĆ II

Zakres

Artykuł 2

1. Niniejsze Rozporządzenie ma zastosowanie do przewozów drogowych, zgodnie z określeniem w art. 1 ust.1, w obrębie Wspólnoty.
2. Zamiast obecnych zasad do niżej wymienionych operacji międzynarodowego transportu drogowego będzie miał zastosowanie Europejski Układ dotyczący pracy załóg pojazdów w międzynarodowym transporcie drogowym (AETR);
 - do i/lub z krajów trzecich, będących stroną układu, albo w transzycie przez te kraje, dla całej podróży w trakcie której takie operacje są wykonywane przez pojazdy zarejestrowane w Kraju Członkowskim lub w jednym ze wspomnianych krajów trzecich;
 - do i/lub z trzeciego kraju, nie będącego stroną układu, w przypadku jakiegokolwiek podróży odbywanej w obrębie Wspólnoty, gdzie takie operacje są wykonywane przez pojazdy zarejestrowane w jednym z tych krajów.

Artykuł 3

Wspólnota przystąpi do wszelkich negocjacji z krajami trzecimi, które mogą być konieczne do wdrożenia niniejszego Rozporządzenia.

Artykuł 4

Rozporządzenie nie ma zastosowania do przewozów dokonywanych:

1. pojazdami przeznaczonymi do przewozu towarów, gdy dozwolona maksymalna masa pojazdu, łącznie z przyczepami lub naczepami, nie przekracza 3,5 ton;

¹ Dz. U. WE nr 147, z 9. 08. 1966, str. 2688/66.

2. pojazdami przeznaczonymi do przewozu pasażerów, które ze względu na typ konstrukcyjny i wyposażenie nadają się do przewozu najwyżej dziewięciu osób łącznie z kierowcą i są do tego przeznaczone;
3. pojazdami przeznaczonymi do przewozu pasażerów w usługach regularnych, których droga przebiegu przekracza 50 km;
4. pojazdami których maksymalna dopuszczalna prędkości nie przekracza 30 km/godz.;
5. pojazdami przeznaczonymi lub podlegającymi kontroli służb zbrojnych, służb obrony cywilnej, służb przeciwpożarowych i sił odpowiedzialnych za utrzymanie porządku publicznego;
6. pojazdami przeznaczonymi dla usług kanalizacyjnych, ochrony przeciwpowodziowej, wodociągowych, gazowniczych i energetycznych, zarządów dróg, usług oczyszczania, telegraficznych, przewozu artykułów pocztowych, transmisji radiowej, usług telewizyjnych oraz związanych z wykrywaniem nadajników lub odbiorników radiowych lub telewizyjnych;
7. pojazdami używanymi w stanach nadzwyczajnych lub przeznaczonymi do zadań ratownictwa.
8. wyspecjalizowanymi pojazdami przeznaczonymi do zadań medycznych;
9. pojazdami przewożącymi wyposażenie cyrkowe i wesołych miasteczek;
10. wyspecjalizowanymi pojazdami pomocy technicznej;
11. pojazdami przechodzącymi próby drogowe w celu ulepszeń technicznych, naprawczych lub utrzymania oraz pojazdami nowymi bądź przebudowanymi, które jeszcze nie weszły do ruchu;
12. pojazdami używanymi do niehandlowych przewozów w celach prywatnych
13. pojazdami używanymi do odbioru mleka w gospodarstwach rolnych lub odwożące do tych gospodarstw pojemniki na mleko bądź produkty mleczne przeznaczone do karmienia bydła.

CZĘŚĆ III

Założa

Artykuł 5

1. Minimalny wiek kierowców zatrudnianych przy przewozie towarów wynosi:
 - a) dla pojazdów, łącznie, gdy taki przypadek ma miejsce, z przyczepami lub naczepami, o dopuszczalnym maksymalnym ciężarze nie przekraczającym 7,5 ton na ukończone 18 lat;
 - b) dla pozostałych pojazdów:
 - 21 ukończonych lat, lub
 - 18 ukończonych lat, pod warunkiem, że zainteresowana osoba posiada świadectwo kwalifikacji zawodowych, uznane przez jeden z Krajów Członkowskich i potwierdzające, że osoba ta ukończyła kurs dla kierowców pojazdów przeznaczonych do przewozu towarów transportem drogowym, będące w zgodzie z zasadami Wspólnoty odnośnie minimalnego poziomu szkolenia dla kierowców transportu drogowego.
2. Każdy kierowca zatrudniony przy przewozie pasażerów musi mieć ukończone 21 lat.

Każdy kierowca zatrudniony przy przewozie pasażerów na trasach w promieniu powyżej 50 km od normalnej bazy musi także spełniać jeden z następujących warunków:

- a) musi mieć przepracowany co najmniej jeden rok przy przewozie towarów jako kierowca pojazdów o dozwolonej dopuszczalnej masie przekraczającym 3,5 ton;
 - b) musi mieć przepracowany co najmniej jeden rok jako kierowca pojazdów służących do wykonywania usług pasażerskich na trasach w promieniu nie przekraczającym 50 km od miejsca normalnej bazy pojazdu lub innego typu usług pasażerskich nie podlegających niniejszemu Rozporządzeniu, pod warunkiem, że właściwy organ uzna, że wykonując to zdobył konieczne doświadczenie;
 - c) musi posiadać świadectwo kwalifikacji zawodowych uznane przez jeden z Krajów Członkowskich potwierdzające, że osoba ta ukończyła kurs dla kierowców pojazdów przeznaczonych do przewozu drogowego pasażerów, będące w zgodzie z zasadami Wspólnoty dotyczącymi minimalnego poziomu szkolenia dla kierowców transportu drogowego.
3. Minimalny wiek dla konwojentów i konduktorów wynosi 18 lat.
 4. Kierowca zatrudniony przy przewozie pasażerów nie podlega warunkom określonym w ust. 2 pkt 2 lit. a, b i c jeśli do 1 października 1970 r. wykonywał ten zawód przez co najmniej jeden rok.
 5. W przypadku operacji transportu wewnętrznego, wykonywanych w promieniu 50 km od miejsca bazy pojazdu, łącznie z miejscowymi obszarami administracyjnymi, których ośrodki są usytuowane w obrębie tego promienia. Kraje Członkowskie mogą zmniejszyć minimalny wiek pomocników kierowcy do 16 lat, pod warunkiem, że służy to celom szkolenia zawodowego i nie podlega ograniczeniom nałożonym przez prawo krajowe w dziedzinie zatrudnienia.

CZĘŚĆ IV

Okresy prowadzenia pojazdu

Artykuł 6

1. Okres prowadzenia pojazdu pomiędzy każdymi dwoma okresami dziennego odpoczynku lub pomiędzy okresem dziennego i tygodniowego odpoczynku, zwanego dalej "dziennym okresem prowadzenia pojazdu", nie może przekraczać dziewięciu godzin. Może być przedłużony dwukrotnie w każdym tygodniu do 10 godzin.

Kierowca musi, po nie więcej niż sześciu dziennych okresach prowadzenia pojazdu, odebrać tygodniowy okres odpoczynku, określony w art. 8 ust. 3.

Tygodniowy okres odpoczynku można odłożyć do końca szóstego dnia, jeżeli całkowity czas prowadzenia pojazdu przez tych sześć dni nie przekracza wartości maksymalnej odpowiadającej sześciu dziennym okresom prowadzenia pojazdu.

W przypadku międzynarodowego przewozu pasażerów, innego niż w usługach regularnych, terminy "sześciu", "sześć" i "szóstego" w drugim i trzecim zdaniu będą zastąpione odpowiednio terminami "dwunastu", "dwanaście" i "dwunastego".

Kraje Członkowskie mogą w obrębie swych terytoriów rozszerzyć stosowanie poprzedniego zdania na krajowe usługi pasażerskie inne niż usługi regularne.

2. Całkowity okres prowadzenia pojazdu w każdym okresie dwutygodniowym nie może przekraczać 90 godzin.

CZEŚĆ V

Przerwy i okresy wypoczynku

Artykuł 7

1. Po czteroipółgodzinnym okresie prowadzenia pojazdu kierowcy przysługuje przerwa co najmniej 45-minutowa chyba, że zaczyna on okres odpoczynku.
2. Przerwa taka może być zastąpiona przerwami wynoszącymi po co najmniej 15 minut, rozłożonymi na okres prowadzenia pojazdu lub bezpośrednio po tym okresie w taki sposób, aby było to zgodne z postanowieniami ust. 1.
3. W drodze wyjątku od ust. 1, w przypadku krajowego przewozu pasażerów w usługach regularnych. Kraje Członkowskie mogą ustalić minimalną przerwę nie krótszą niż 30 minut po okresie prowadzenia pojazdu nie przekraczającym czterech godzin. Takie wyjątki można przyznać tylko w tych przypadkach, gdzie przerwy w prowadzeniu pojazdów przekraczające 30 minut zakłócałyby miejski ruch uliczny i gdzie kierowca nie ma możliwości odebrania 15-minutowej przerwy w ciągu czterech i pół godziny prowadzenia pojazdu przed przerwą 30-minutową.
4. Podczas tych przerw kierowca nie może wykonywać żadnej innej pracy. Dla celów niniejszego Artykułu czas oczekiwania i czas nie poświęcony prowadzeniu pojazdu, spędzony w pojeździe w ruchu, na promie lub w pociągu nie będzie uważany za "inną pracę".
5. Przerwy przestrzegane na podstawie niniejszego Artykułu nie mogą być uznawane za dzienne okresy odpoczynku.

Artykuł 8

1. W każdym 24-godzinnym okresie kierowca korzysta z dziennego okresu odpoczynku, wynoszącego co najmniej 11 kolejnych godzin, który to okres może być skrócony do minimum dziewięciu kolejnych godzin, nie częściej niż trzy razy w każdym tygodniu, pod warunkiem, że przed upływem następnego tygodnia otrzyma równoważny okres odpoczynku, stanowiący rekompensatę.

W dni, kiedy odpoczynek jest nie skrócony zgodnie z pierwszym akapitem, może być wykorzystany w dwóch lub trzech oddzielnych okresach w ciągu 24 godzin, z których jeden musi trwać co najmniej osiem kolejnych godzin. W takim przypadku minimalna długość odpoczynku będzie zwiększona do 12 godzin.

2. W każdym 30-godzinnym okresie, gdy pojazd jest prowadzony co najmniej przez dwóch kierowców, każdy kierowca będzie uprawniony do okresu odpoczynku trwającego nie mniej niż osiem kolejnych godzin.

3. W trakcie każdego tygodnia jeden z okresów odpoczynku, o których mowa w ust. 1 i 2 przedłuża się jako odpoczynek tygodniowy, do ogólnej liczby 45 kolejnych godzin. Taki okres odpoczynku może być skrócony do minimum 36 kolejnych godzin, jeżeli będzie on odbierany w miejscu normalnej bazy pojazdu lub w miejscu zamieszkania kierowcy, albo do minimum 24 kolejnych godzin, jeśli jest odbierany gdzie indziej. Każde skrócenie będzie rekompensowane równoważnym okresem odpoczynku odbieranym łącznie przed upływem trzeciego tygodnia następującego po tygodniu, o którym mowa.

4. Tygodniowy okres odpoczynku, zaczynający się w jednym tygodniu i kontynuowany w następnym tygodniu, może być dołączony do dowolnego z tych tygodni.

5. W przypadku przewozu pasażerów, do którego ma zastosowanie Artykuł 6 ust. 1 akapit 4, 5 tygodniowy okres odpoczynku można przełożyć do tygodnia następującego po tygodniu, za który ten odpoczynek przysługuje, i można go dołączyć do odpoczynku tygodniowego za ten drugi tydzień.

6. Każdy odpoczynek stanowiący rekompensatę za skrócenie dziennego i/lub tygodniowego okresu odpoczynku musi być dołączony do innego odpoczynku co najmniej ośmiogodzinnego i będzie udzielony na żądanie zainteresowanego kierowcy w miejscu parkowania lub w miejscu zamieszkania kierowcy.

7. Dzienny okres odpoczynku może być wykorzystywany w pojeździe, jeśli jest on wyposażony w miejsce do spania i znajduje się na postoju.

Artykuł 9

Niezależnie od postanowień ust.1 art.8, jeśli kierowca wykonujący przewozy towarów lub pasażerów towarzyszy pojazdowi transportowanemu promem lub pociągiem, dzienny okres odpoczynku można przerwać nie więcej niż jeden raz, pod warunkiem, że spełnione są następujące warunki:

- musi istnieć możliwość spędzenia tej części dziennego okresu odpoczynku, która jest wykorzystywana na lądzie, przed lub po części dziennego okresu odpoczynku odebranej na pokładzie promu lub w pociągu,
- okres pomiędzy dwiema częściami dziennego okresu odpoczynku musi być możliwie najkrótszy i w żadnym przypadku nie może przekraczać jednej godziny przed wejściem na pokład lub zejściem z pokładu, przy czym formalności celne włącza się do operacji wejścia lub zejścia z pokładu,
- podczas obu części okresu odpoczynku kierowca musi mieć możliwość korzystania z łóżka lub miejsca do spania.

Przerwany w taki sposób dzienny okres odpoczynku przedłuża się o dwie godziny.

CZĘŚĆ VI

Zakaz niektórych rodzajów zapłaty

Artykuł 10

Wynagrodzenie kierowców za przebytą długość drogi i/lub ilości przewiezionych towarów, nawet w formie premii lub dodatku do wynagrodzenia, jest zabroniona, chyba, że wypłaty tego rodzaju nie pogorszą bezpieczeństwa na drogach.

CZEŚĆ VII

Wyjątki

Artykuł 11

Każdy Kraj Członkowski może stosować wyższe wielkości minimalne lub niższe maksymalne, niż ustalone w art. 5 do art. 8. Niezależnie od tego do Kierowców wykonujących działalność międzynarodowego transportu drogowego w pojazdach zarejestrowanych w innym Kraju Członkowskim będą miały zastosowanie postanowienia niniejszego Rozporządzenia.

Artykuł 12

Pod warunkiem, że nie zagraża to bezpieczeństwu na drodze oraz w celu umożliwienia kierowcy dojazdu do odpowiedniego miejsca postoju, kierowca może odstąpić od postanowień niniejszego Rozporządzenia w zakresie niezbędnym do zapewnienia bezpieczeństwa osób, pojazdu lub jego ładunku. Kierowca musi podać rodzaj i powód odstąpienia od rejestracji w wykresówce przyrządu kontrolnego lub w swojej karcie dziennej.

Artykuł 13

1. Każdy Kraj Członkowski może na swoim terytorium lub w uzgodnieniu z zainteresowanymi krajami na terytorium innego Kraju Członkowskiego, udzielić odstępstw od dowolnego postanowienia niniejszego Rozporządzenia odnośnie przewozu pojazdem należącym do jednej lub kilku poniższych kategorii:

- a) pojazdy używane do przewozu pasażerów, które ze względu na swoją konstrukcję i wyposażenie nadają się do przewozu nie więcej niż 17 osób łącznie z kierowcą i są przeznaczone do tego celu;
- b) pojazdy używane przez władze publiczne do pełnienia służby publicznej, które nie stanowią konkurencji dla przedsiębiorstw transportu drogowego
- c) pojazdy używane przez przedsiębiorstwa rolnicze, ogrodnicze, leśne lub rybackie do przewozu towarów w promieniu 50 km od miejsca normalnej bazy pojazdu łącznie z miejscowymi obszarami administracyjnymi, których ośrodki znajdują się w obrębie tego promienia;

- d) pojazdy używane do przewozu odpadków lub szkieletów zwierzęcych, nie przeznaczonych do spożycia przez ludzi;
- e) pojazdy używane do przewozu żywych zwierząt w gospodarstwach rolnych na miejscowy rynek i odwrotnie lub z rynku do miejscowych rzeźni;
- f) pojazdy używane jako sklepy na miejscowym rynku lub w handlu obwoźnym lub używanych jako ruchome punkty do wykonywania transakcji bankowych, walutowych, oszczędnościowych, do czynności związanych z kulturem, do wypożyczania książek, płyt lub kaset, do obsługi wydarzeń kulturalnych lub wystaw i specjalnie przystosowanych do tego celu;
- g) pojazdy przewożące materiały lub urządzenia na użytek kierowcy w trakcie jego pracy w promieniu 50 km od miejsca normalnej bazy pojazdu, pod warunkiem, że prowadzenie pojazdu nie stanowi głównej czynności kierowcy i że taki wyjątek nie narusza poważnych celów niniejszego Rozporządzenia. Kraje Członkowskie mogą wprowadzić konieczność posiadania indywidualnego upoważnienia do takich wyjątków;
- h) pojazdy poruszające się wyłącznie na wyspach o powierzchni nie przekraczającej 2300 km², które nie są połączone z resztą terytorium państwowego mostem, **brodem** ani tunelem otwartym dla ruchu pojazdów silnikowych;
- i) pojazdy używane do przewozu towarów i napędzane gazem wytwarzanym w pojeździe, napędzane elektrycznie lub wyposażone w regulator, jeśli takie pojazdy są uznane, w świetle ustawodawstwa Kraju Członkowskiego zarejestrowania, za równoważne pojazdom napędzanym benzyną lub olejem napędowym i których ciężar łącznie z przyczepą lub naczepą nie przekracza 3,5 ton;
- j) pojazdy służące do nauki prowadzenia pojazdu, mającej na celu uzyskanie prawa jazdy;
- k) ciągniki używane wyłącznie do prac rolniczych i leśnych.

Kraje Członkowskie poinformują Komisję o wyjątkach udzielonych na mocy tego ustępu

2. Kraje Członkowskie mogą, po upoważnieniu przez Komisję zwolnić od stosowania postanowień niniejszego Rozporządzenia operacje transportowe wykonywane w wyjątkowych okolicznościach, jeśli takie zwolnienie nie narusza poważnie celów niniejszego Rozporządzenia.

W nagłych przypadkach mogą one udzielić czasowego zwolnienia na okres nie przekraczający 30 dni, o czym niezwłocznie powiadomią Komisję

Komisja powiadomi pozostałe Kraje Członkowskie o wszelkich zwolnieniach udzielonych na mocy niniejszego Rozporządzenia.

CZEŚĆ VIII

Postępowanie kontrolne i kary

Artykuł 14

1. W przypadku:

- regularnych krajowych usług pasażerskich, oraz
- regularnych międzynarodowych usług pasażerskich, których końcowe punkty tras znajdują się w odległości do 50 km w linii prostej od granicy pomiędzy dwoma Krajami Członkowskimi i których trasa nie przekracza 100 km.

które podlegają niniejszemu Rozporządzeniu, rozkłady jazdy i wykazy obowiązków będą sporządzone przez przedsiębiorstwa.

2. Wykaz obowiązków będzie wykazywał, w odniesieniu do każdego kierowcy, nazwisko, miejsce bazy oraz harmonogram opracowany z wyprzedzeniem dla różnych okresów prowadzenia pojazdu, innych prac oraz dyspozycyjności.

3. Wykaz obowiązków będzie zawierał wszystkie szczegółowe informacje, podane w ust. 2 dla minimalnego okresu obejmującego zarówno tydzień bieżący, jak i tygodnie bezpośrednio poprzedzające i następujące po tym tygodniu.

4. Wykaz obowiązków będzie podpisany przez kierownika przedsiębiorstwa lub przez osobę upoważnioną do jego reprezentowania.

5. Każdy kierowca wyznaczony do usługi o których mowa w ust. 1, będzie posiadał wyciąg z wykazu obowiązków i kopię rozkładu jazdy.

6. Wykaz obowiązków będzie przechowywany przez przedsiębiorstwo przez jeden rok po upływie okresu, jaki obejmował. Przedsiębiorstwo wyda wyciąg z wykazu zainteresowanemu kierowcy, który tego zażąda.

7. Niniejszy Artykuł nie ma zastosowania do kierowców pojazdów wyposażonych w urządzenie rejestrujące używane zgodnie z postanowieniami rozporządzenia (EWG) nr 3821/85 z 20 grudnia 1985 roku w sprawie urządzeń rejestrujących w transporcie drogowym¹.

Artykuł 15

1. Przedsiębiorstwo transportowe zorganizuje pracę kierowców w taki sposób, by kierowcy mogli spełniać wymagania odnośnych postanowień niniejszego Rozporządzenia oraz Rozporządzenia(EWG)nr 1821/85.

2. Przedsiębiorstwo będzie dokonywało okresowych kontroli, które zapewnią że postanowienia wykonywania obu tych Rozporządzeń są wykonywane. Jeśli stwierdzone zostanie ich naruszenie, przedsiębiorstwo podejmie stosowne kroki, aby zapobiec powtórny naruszeniom.

¹ zobacz str. 8 tego Dziennika Urzędowego

Artykuł 16

1. Komisja będzie co dwa lata sporządzała sprawozdanie z wdrożenia niniejszego Rozporządzenia przez Kraje Członkowskie oraz z osiągnięć rozwojowych w omawianej dziedzinie. Sprawozdanie to zostanie przez Komisję skierowane do Rady i Parlamentu Europejskiego w ciągu 13 miesięcy od upływu dwuletniego okresu, jaki to sprawozdanie obejmuje.
2. Aby umożliwić Komisji sporządzenie sprawozdania, o którym mowa w ust. 1, Kraje Członkowskie będą co dwa lata przekazywać konieczne informacje na znormalizowanym formularzu. Informacje te muszą dotrzeć do Komisji nie później niż 30 września po dacie upływu dwuletniego okresu, objętego sprawozdaniem.
3. W uzgodnieniu z Krajami Członkowskimi Komisja opracuje taki znormalizowany formularz.

Artykuł 17

1. Kraje Członkowskie w odpowiednim czasie i w uzgodnieniu z Komisją, przyjmą takie prawo, przepisy i postanowienia administracyjne, jakie mogą być konieczne do wdrożenia niniejszego Rozporządzenia.
Takie środki powinny obejmować między innymi organizację, procedurę i środki kontroli oraz kary nakładane w przypadku naruszenia.
2. Kraje Członkowskie udzielą sobie wzajemnej pomocy w stosowaniu niniejszego Rozporządzenia i w kontrolowaniu jego przestrzegania.
3. W ramach wzajemnej pomocy kompetentne władze Krajów Członkowskich będą sobie wzajemnie przysyłać wszelkie dostępne informacje dotyczące:
 - naruszeń niniejszego Rozporządzenia, dokonywanych przez osoby nie zamieszkałe w ich krajach oraz kar nałożonych za takie naruszenia;
 - kar nałożonych przez Kraj Członkowski na osoby w nim zamieszkałe, za naruszenia, dokonane w innych Krajach Członkowskich.

CZEŚĆ IX

Postanowienia końcowe

Artykuł 18

1. Traci moc rozporządzenie (EWG) nr 543/69.

Jednakże:

- Art. 4 wspomnianego Rozporządzenia będzie, do 31 grudnia 1989 roku, miał nadal zastosowanie do pojazdów używanych przez władze publiczne do służb publicznych, które nie konkurują z przedsiębiorstwami transportowymi oraz do ciągników używanych wyłącznie do lokalnych prac rolnych i leśnych. Kraj Członkowski może niezależnie od tego zapewnić zastosowanie niniejszego Rozporządzenia w odniesieniu do takich krajowych operacji transportowych w obrębie swojego terytorium od wcześniejszej daty.
- Art. 15 wspomnianego Rozporządzenia będzie, do 31 grudnia 1989 roku miał nadal zastosowanie do pojazdów i kierowców zatrudnionych w regularnych międzynarodowych usługach pasażerskich, dopóki pojazdy używane do takich usług nie będą wyposażone w urządzenia rejestrujące, stosowane według Rozporządzenia (EWG) nr 3821/85.

Artykuł 19

Niniejsze Rozporządzenie wejdzie w życie z dniem 29 sierpnia 1986 roku.

Niniejsze Rozporządzenie będzie wiążące w całości będzie miało bezpośrednie zastosowanie we wszystkich Krajach Członkowskich

Sporządzono w Brukseli, dnia 20 grudnia 1985 roku.

W imieniu Rady

R. Krieps

Przewodniczący

ZESTAWIENIE PRZEPISÓW PRAWA UNII EUROPEJSKIEJ, WDRAŻANYCH PROJEKTEM USTAWY O CZASIE PRACY KIEROWCÓW

Lp.	NAZWA AKTU EUROPEJSKIEGO (UE) ORAZ JEDNOSTKA REDAKCYJNA	NUMER ARTYKUŁU W USTAWIE	TREŚĆ
1.		Art.1	<p>1. Przepisy ustawy mają zastosowanie do kierowców zatrudnionych w swoim zawodzie w ramach stosunku pracy oraz innych kierowców wykonujących transport drogowy.</p> <p>2. Ustawa określa:</p> <p>1/ normy dotyczące okresów prowadzenia pojazdów, obowiązkowych przerw w prowadzeniu i gwarantowanych okresów odpoczynku,</p> <p>2/ normy czasu pracy,</p> <p>3/ obowiązki pracodawców w zakresie prawidłowego i zgodnego z przepisami ustawy wykonywania przewozów.</p> <p>3. W zakresie nie uregulowanym ustawą stosuje się przepisy Kodeksu pracy.</p>
2.		Art.2	<p>Użyte w ustawie określenia oznaczają:</p> <p>1/ kierowca - osobę uprawnioną do kierowania pojazdem silnikowym,</p> <p>2/ przewóz drogowy - każde przemieszczenie pojazdu po drogach publicznych, załadowanego lub w stanie pustym, przeznaczonego do przewozu osób lub rzeczy,</p> <p>3/ transport drogowy - działalność gospodarczą w zakresie przewozu osób lub rzeczy pojazdami samochodowymi,</p> <p>4/ przewóz regularny - publiczny przewóz osób i ich bagażu wykonywany według uprzednio uzgodnionego rozkładu jazdy podawanego do publicznej wiadomości oraz zgodnie z warunkami przewozu określonymi w zezwoleniu,</p> <p>5/ tydzień - okres pomiędzy godziną 00.00 w poniedziałek i godziną 24.00 w niedzielę,</p>

			<p>6/ odpoczynek - każdy nieprzerwany okres co najmniej jednej godziny, w którym kierowca może swobodnie dysponować czasem,</p> <p>7/ czas prowadzenia - czas kierowania pojazdem od momentu uruchomienia silnika do momentu jego zatrzymania, z uwzględnieniem chwilowych postojów, w szczególności zatrzymania się pojazdu na światłach, na przejeździe kolejowym.</p>
3.		Art.3	<p>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.</p> <p>2. Postanowienia ust.1 stosuje się odpowiednio w odniesieniu do okresów prowadzenia pojazdu i odpoczynku dobowego kierowcy.</p>
4.		Art.4	Przepisy niniejszego rozdziału mają zastosowanie do kierowców zatrudnionych w swoim zawodzie w ramach stosunku pracy oraz innych kierowców wykonujących transport drogowy, z zastrzeżeniem art.5.
5.	Rozporządzenie 3820/85/EWG z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie ujednoczenia niektórych ustaw socjalnych odnoszących się do transportu drogowego - Art.4	Art.5	<p>Przepisy niniejszego rozdziału nie mają zastosowania do przewozów wykonywanych:</p> <p>1/ pojazdami przeznaczonymi do przewozu rzeczy, których dopuszczalna ładowność wraz z dopuszczalną ładownością przyczepy lub naczepy, nie przekracza 3,5 tony,</p> <p>2/ pojazdami przeznaczonymi do przewozu osób, które ze względu na typ konstrukcyjny i wyposażenie nadają się do przewozu najwyżej dziewięciu osób łącznie z kierowcą i są do tego celu przeznaczone,</p> <p>3/ pojazdami przeznaczonymi do przewozu osób w przewozach regularnych, których droga przejazdu nie przekracza 50 kilometrów,</p> <p>4/ pojazdami, których maksymalna prędkość dopuszczalna nie przekracza 30 kilometrów na godzinę,</p> <p>5/ pojazdami przeznaczonymi dla lub podlegającymi kontroli sił zbrojnych, służb obrony cywilnej, pożarniczych i sił odpowiedzialnych za utrzymanie porządku publicznego,</p> <p>6/ pojazdami przeznaczonymi dla usług kanalizacyjnych, ochrony przeciwpowodziowej, wodociągowych, gazowniczych i energetycznych,</p>

			<p>zarządów dróg, usług oczyszczania, telegraficznych, przewozu artykułów pocztowych, transmisji radiowej, usług telewizyjnych oraz związanych z wykrywaniem nadajników, odbiorników radiowych lub telewizyjnych,</p> <p>7/ pojazdami używanymi w stanach nadzwyczajnych lub przeznaczonymi do zadań ratownictwa,</p> <p>8/ specjalizowanymi pojazdami przeznaczonymi do zadań medycznych,</p> <p>9/ pojazdami przewożącymi wyposażenie cyrków i wesołych miasteczek,</p> <p>10/ specjalizowanymi pojazdami pomocy technicznej,</p> <p>11/ pojazdami przechodzącymi próby drogowe w celach ulepszeń technicznych, naprawczych lub utrzymania oraz pojazdami nowymi bądź przebudowanymi, które jeszcze nie zostały dopuszczone do ruchu,</p> <p>12/ pojazdami używanymi do niehandlowych przewozów rzeczy na potrzeby własne,</p> <p>13/ pojazdami używanymi do odbioru mleka w gospodarstwach rolnych lub odwożenia do tych gospodarstw pojemników na mleko bądź produkty mleczne przeznaczone do karmienia bydła.</p>
6.	Rozporządzenie Rady Nr 3820/85/EWG z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie ujednoczenia niektórych ustaw socjalnych odnoszących się do transportu drogowego - Art.6 i 8	Art.6	<ol style="list-style-type: none"> 1. Maksymalny czas prowadzenia pojazdu wynosi 9 godzin na dobę, 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 każdej dobie kierowca jest obowiązany wykorzystać co najmniej 11 godzin nieprzerwanego odpoczynku. Odpoczynek może być skrócony do minimum 9 godzin nie więcej niż trzykrotnie w ciągu jednego tygodnia i pod warunkiem, że równoważny okres odpoczynku kierowca wykorzysta przed upływem następnego tygodnia. 4. Odpoczynek, o którym mowa w ust.3 zdanie pierwsze, może być podzielony na dwie lub trzy części, pod warunkiem, że jedna z tych części wynosi co najmniej 8 kolejnych godzin, a dobowy odpoczynek zwiększa się do 12 godzin 5. W przypadku prowadzenia pojazdu przez dwóch lub więcej kierowców, każdy z nich obowiązany jest wykorzystać co najmniej 8 godzin

			nieprzerwanego odpoczynku w każdym 30 godzinnym okresie. 6. 6. Dobowy odpoczynek może być wykorzystany w pojeździe, pod warunkiem że znajduje się on na postoju i jest wyposażony w miejsce do spania.
7.	Rozporządzenie Rady Nr 3820/85/EWG z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie ujednoczenia niektórych ustaw socjalnych odnoszących się do transportu drogowego - Art.6 i 8	Art. 7	<ol style="list-style-type: none"> 1. W każdym tygodniu kierowca wykorzystuje odpoczynek w wymiarze co najmniej 45 kolejnych godzin. Odpoczynek może być skrócony do minimum 36 kolejnych godzin, jeśli zostanie udzielony w miejscowości gdzie znajduje się siedziba zakładu pracy lub w miejscu zamieszkania kierowcy, bądź do minimum 24 kolejnych godzin, jeśli zostanie udzielony w innym miejscu. Tygodniowy nieprzerwany odpoczynek obejmuje dobowy odpoczynek przypadający w dniu, w którym kierowca rozpoczął odpoczynek tygodniowy. 2. Rekompensowanie odpoczynku skróconego w sposób określony w ust.1 powinno nastąpić 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 dobowych okresach prowadzenia pojazdu. 4. Przełożenie tygodniowego odpoczynku do końca szóstego dobowego okresu prowadzenia jest dopuszczalne w przypadku, gdy całkowity czas prowadzenia pojazdu nie przekracza wielkości maksymalnej, odpowiadającej sześciu dobowym okresom prowadzenia.
8.	Rozporządzenie Rady Nr 3820/85/EWG z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie ujednoczenia niektórych ustaw socjalnych odnoszących się do transportu drogowego - Art.8	Art.8	Każdy odpoczynek stanowiący rekompensatę za skrócenie dobowego lub tygodniowego okresu odpoczynku jest wykorzystywany łącznie z innym odpoczynkiem dobowym co najmniej ośmiogodzinnym i na żądanie zainteresowanego kierowcy jest udzielany w miejscu parkowania lub w miejscu zamieszkania kierowcy.
9.	Rozporządzenie Rady Nr 3820/85/EWG z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie ujednoczenia niektórych ustaw socjalnych odnoszących się do	Art.9	<ol style="list-style-type: none"> 1. Niezależnie od postanowień art.6 ust.3 i 4, jeżeli kierowca wykonujący przewozy osób lub rzeczy towarzyszy pojazdowi transportowanemu promem lub pociągiem, dobowy okres odpoczynku może być przerwany nie więcej niż jeden raz, przy równoczesnym spełnieniu następujących warunków: 1/ część odpoczynku dobowego spędzona na lądzie musi być wykorzystana

	transportu drogowego - Art.9		<p>przed lub po części odpoczynku dobowego wykorzystanego na pokładzie promu lub pociągu,</p> <p>2/ przerwa pomiędzy dwiema częściami odpoczynku dobowego musi 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,</p> <p>3/ w czasie obu części odpoczynku dobowego kierowca musi mieć możliwość korzystania z łóżka lub miejsca do spania.</p> <p>2. Dobowy okres odpoczynku przerwany w sposób określony w ust.1 przedłuża się o dwie godziny.</p>
10.	Rozporządzenie Rady Nr 3820/85/EWG z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie ujednoczenia niektórych ustaw socjalnych odnoszących się do transportu drogowego - Art.7	Art.10	<ol style="list-style-type: none"> 1. Po cztero i półgodzinnym okresie prowadzenia pojazdu kierowca wykorzystuje przerwę co najmniej 45-minutową, 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 nie przekraczającym 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 półgodziny prowadzenia pojazdu przed przerwą 30-minutową. 4. Podczas przerw, o których mowa w ust.1-3, kierowca nie może wykonywać żadnej innej pracy; przerwy te nie mogą być wliczane do dobowego 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.
11.		Art.11	Przerwy, o których mowa w art.10 powinny być uwzględniane przy ustalaniu dziennego rozkładu czasu pracy kierowców.

12.	Rozporządzenie Rady Nr 3820/85/EWG z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie ujednoczenia niektórych ustaw socjalnych odnoszących się do transportu drogowego - Art. 13	Art.12	<p>1. Minister właściwy do spraw transportu po uzyskaniu opinii organizacji o zasięgu krajowym zrzeszających przewoźników drogowych może, w drodze rozporządzenia, zwolnić od stosowania dowolnego postanowienia artykułów 6-10 niektóre przewozy wykonywane pojazdami należącymi do jednej lub kilku z niżej wymienionych kategorii:</p> <p>1/ pojazdy służące do przewozu osób, które ze względu na swoją konstrukcję i wyposażenie nadają się do przewozu nie więcej niż 17 osób łącznie z kierowcą i są przeznaczone do tego celu,</p> <p>2/ pojazdy używane przez władze publiczne /organy administracji publicznej/ do pełnienia służby publicznej, które nie stanowią konkurencji dla uprawnionych przewoźników drogowych,</p> <p>3/ pojazdy używane 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,</p> <p>4/ pojazdy używane do przewozu odpadków lub szkieletów zwierzęcych, nie przeznaczonych do spożycia przez ludzi,</p> <p>5/ pojazdy używane do przewozu żywych zwierząt w gospodarstwach rolnych na miejscowy rynek i odwrotnie lub z rynku do miejscowych rzeźni,</p> <p>6/ pojazdy używane 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 wypożyczenia książek, płyt lub kaset, do obsługi wydarzeń kulturalnych lub wystaw - specjalnie przystosowanych do tych celów,</p> <p>7/ pojazdy przewożące materiały lub urządzenia na użytek kierowcy w trakcie jego pracy na odcinku nie dłuższym niż 50 km od miejsca bazy pojazdu, pod warunkiem, że prowadzenie pojazdu nie stanowi głównej czynności kierowcy,</p> <p>8/ pojazdy poruszające się wyłącznie na wyspach o powierzchni nie przekraczającej 2300 km², które nie są połączone z terytorium państwa mostem, brodem ani tunelem dostępnym dla ruchu pojazdów silnikowych,</p> <p>9/ pojazdy używane do przewozu towarów napędzane gazem, o napędzie elektrycznym lub wyposażone w ogranicznik prędkości, o ile pojazdy te,</p>
-----	---	--------	--

			<p>zgodnie z przepisami polskimi, są uznawane za równoważne z pojazdami napędzanymi silnikiem spalinowym lub silnikiem na olej napędowy i których dopuszczalna masa całkowita włączając przyczepy lub naczepy, nie przekracza 3,5 tony,</p> <p>10/ pojazdy służące do nauki prowadzenia pojazdu, mającej na celu uzyskanie prawa jazdy,</p> <p>11/ ciągniki używane wyłącznie do prac rolniczych i leśnych.</p> <p>2. W uzgodnieniu z zainteresowanymi krajami udzielenie zwolnienia, o którym mowa w ust.1 może dotyczyć terytorium innego kraju należącego do Unii Europejskiej.</p> <p>3. Rozporządzenie, o którym mowa w ust.1, określa w szczególności:</p> <p>1/ rodzaje przewozów spośród wymienionych w ust.1</p> <p>2/ szczegółowy zakres udzielonego zwolnienia,</p> <p>3/ termin obowiązywania udzielonych zwolnień,</p> <p>4/ w uzasadnionych przypadkach również warunki, na których zwolnienie obowiązuje.</p>
13.	Rozporządzenie Rady Nr 3820/85/EWG z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie ujednoczenia niektórych ustaw socjalnych odnoszących się do transportu drogowego - art. 13	Art.13	<p>1. Minister właściwy do spraw transportu może udzielić również zwolnienia w odniesieniu do operacji transportowych wykonywanych w wyjątkowych okolicznościach.</p> <p>2. Z chwilą uzyskania członkostwa w Unii Europejskiej zwolnienie, o którym mowa w ust.1 następuje za zgodą Komisji Europejskiej.</p>
14.	Rozporządzenie Rady Nr 3820/85/EWG z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie ujednoczenia niektórych ustaw socjalnych odnoszących się do transportu drogowego - Art. 12	Art.14	Pod warunkiem, że nie zagraża to bezpieczeństwu na drodze, w celu dotarcia do odpowiedniego miejsca postoju kierowca może odstąpić od postanowień ustawy w stopniu koniecznym dla zapewnienia bezpieczeństwa osób, pojazdu lub rzeczy.
15.		Art.15	Kierowca jest obowiązany, na żądanie osoby uprawnionej do przeprowadzenia kontroli, przedstawić zapisy z przyrządu kontrolnego za bieżący tydzień i za ostatni dzień poprzedniego tygodnia, w którym prowadził pojazd.

16.		Art.16	Przepisy niniejszego rozdziału mają zastosowanie do kierowców zatrudnionych w swoim zawodzie w ramach stosunku pracy oraz innych kierowców wykonujących transport drogowy pojazdami wymienionymi w art.5 pkt 1-2; przepisy te nie dotyczą kierowców taksówek.
17.		Art.17	<ol style="list-style-type: none"> 1. Maksymalny czas prowadzenia pojazdu wynosi 10 godzin na dobę. 2. Po sześciu godzinach prowadzenia pojazdu kierowca jest obowiązany wykorzystać przerwę trwającą co najmniej 30 minut, chyba, że zaczyna okres odpoczynku dobowego. 3. Przerwa, o której mowa w ust.2 może być zastąpiona przerwami trwającymi co najmniej 15 minut każda, wykorzystywanymi w okresie prowadzenia pojazdu, lub natychmiast po tym okresie, z zachowaniem postanowień ust.2. 4. Przepisy art.10 ust.4-6, art. 11 i 14 stosuje się odpowiednio.
18.		Art.18	W każdej dobie kierowca jest obowiązany wykorzystać co najmniej 11 godzin nieprzerwanego odpoczynku.
19.		Art.19	Przepisy niniejszego rozdziału mają zastosowanie do kierowców, którzy są pracownikami w rozumieniu przepisów Kodeksu pracy.
20.		Art.20	<ol style="list-style-type: none"> 1. Czasem pracy kierowców jest czas od rozpoczęcia do zakończenia pracy i obejmuje wszystkie czynności związane z wykonywaniem przewozu, a w szczególności: <ol style="list-style-type: none"> 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/ utrzymania pojazdu w czystości. 2. Czasu zużytego na czynności obsługi codziennej pojazdu i przyczep nie wlicza się do czasu pracy, jeżeli kierowca za wykonywanie tych czynności otrzymuje odrębny dodatek.

			<ol style="list-style-type: none"> 3. Czasem dyżuru kierowców jest czas, w którym kierowca nie wykonuje czynności wymienionych w ust.1, ale musi pozostawać w pojeździe lub w jego pobliżu, w celu zapewnienia bezpieczeństwa osób, pojazdu i rzeczy. Czas dyżuru nie może być wliczany do przysługującego kierowcy dobowego nieprzerwanego odpoczynku. Do czasu dyżuru zalicza się również przerwy, o których mowa w art.10 i 17. 4. W przypadku gdy pojazd jest prowadzony przez dwóch lub więcej kierowców, czas nieprzeznaczony na prowadzenie podczas ruchu pojazdu, jest czasem dyżuru. 5. Wykorzystywanie, zgodnie z art.6 ust.6, dobowego odpoczynku w pojeździe, 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 : <ol style="list-style-type: none"> 1/ czasu dyżuru, 2/ nie usprawiedliwionych postojów w czasie jazdy, 3/ dobowego 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.
21.		Art.21	<p>Czas przestoju:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1/ wynikającego z przepisu w sprawie okresowych ograniczeń oraz zakazu ruchu niektórych pojazdów na drogach, 2/ na przejściach granicznych, 3/ spowodowanego awarią pojazdu, blokadą dróg, lokalnym zakazem ruchu, <p>zalicza się do czasu pracy w wymiarze nie przekraczającym 8 godzin na dobę, jeżeli na skutek tego przestoju kierowca nie wypracował dobowego wymiaru czasu pracy określonego w rozkładzie czasu pracy, a w przypadku zadaniowego czasu pracy - 8 godzin.</p>

22.		Art.22	Czas 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.
23.		Art.23	<ol style="list-style-type: none"> 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 równoważnych norm czasu pracy. 2. Przez równoważne normy czasu pracy rozumie się przedłużony w poszczególnych dniach wymiar czasu pracy, który 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 jeden 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 zdanie drugie, nie więcej jednak niż do sześciu miesięcy. 5. W systemie czasu pracy, o którym mowa w ust.1-4, praca wykonywana: <ol style="list-style-type: none"> 1/ w godzinach przekraczających przedłużony dobowy wymiar czasu pracy, wynikający z obowiązującego pracownika 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, stanowi pracę w godzinach nadliczbowych.
24.		Art.24	1. Do kierowców w transporcie drogowym może być stosowany, w szczególnie uzasadnionych przypadkach, przerywany czas pracy według z góry

			<p>ustalonego rozkładu, przewidującego nie więcej niż jedną przerwę w pracy w ciągu doby, trwającą nie dłużej niż 5 godzin.</p> <p>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.</p> <p>3. Przy ustalaniu rozkładu czasu pracy w systemie przerywanego czasu pracy należy uwzględnić postanowienia 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 wymienionych w art.10 i 17.</p>
25.		Art.25	<p>1. W przypadkach uzasadnionych rodzajem wykonywanych przewozów lub ich szczególną organizacją, w odniesieniu do kierowców może być stosowany zadaniowy czas pracy. Zadania przewozowe ustala pracodawca w wymiarze umożliwiającym ich wykonanie w ramach norm czasu pracy określonych w art.22, oraz przy zachowaniu norm dotyczących okresów prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw w prowadzeniu i okresów odpoczynku.</p> <p>2. Zadaniowy czas pracy wprowadza się na podstawie układu zbiorowego pracy, regulaminu pracy lub umowy o pracę.</p>
26.		Art.26	<p>1. Niezależnie od stosowanych systemów czasu pracy, dobowy czas prowadzenia pojazdu nie może przekraczać maksymalnych wielkości określonych w art.6 ust.1.</p> <p>2. Przy ustalaniu rozkładów czasu pracy należy uwzględnić konieczność wykorzystania przez kierowcę przerw przeznaczonych na odpoczynek, o których mowa w art. 10 i 17 z zastrzeżeniem postanowień art.24 ust.3 oraz art.10 ust.6.</p>
27.		Art.27	<p>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.</p>

28.		Art.28	<p>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:</p> <p>1/ nie przewidzianych sytuacji i zdarzeń wymagających od kierowcy podjęcia działań dla ochrony życia lub zdrowia ludzkiego oraz mienia albo usunięcia awarii,</p> <p>2/ szczególnych potrzeb pracodawcy.</p> <p>2. Liczba godzin nadliczbowych przepracowanych w związku z okolicznościami określonymi w ust.1 pkt 2 nie może przekroczyć dla poszczególnego kierowcy 260 godzin w roku kalendarzowym.</p>
29.		Art.29	<p>Tygodniowy czas pracy kierowców, łącznie z godzinami nadliczbowymi (łącznie tygodniowy wymiar czasu pracy), nie może przekraczać przeciętnie 48 godzin, w okresie rozliczeniowym nie przekraczającym trzech miesięcy.</p>
30.	Rozporządzenie Rady Nr 3820/85/EWG z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie ujednoczenia niektórych ustaw socjalnych odnoszących się do transportu drogowego - Art..11	Art.30	<p>W zakresie norm określających: czas pracy, czas prowadzenia pojazdu, obowiązkowe przerwy przeznaczone na odpoczynek w trakcie dnia pracy oraz odpoczynek dobowy, układy zbiorowe pracy mogą przewidywać wyższe wartości minimalne oraz niższe wartości maksymalne niż przewiduje to ustawa.</p>
31.	Rozporządzenie Rady Nr 3820/85/EWG z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie ujednoczenia niektórych ustaw socjalnych odnoszących się do transportu drogowego - Art.15	Art.31	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pracodawca jest obowiązany zorganizować pracę kierowców w sposób umożliwiający im przestrzeganie przepisów niniejszej ustawy. 2. Pracodawca powinien 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. 3. W przypadku stwierdzenia, że przepisy ustawy nie są przestrzegane, pracodawca jest obowiązany podjąć działania zapobiegające powtórnym naruszeniom ustawy. 4. Zapisy z przyrządów kontrolnych pracodawca jest obowiązany przechowywać przez okres co najmniej dwanaście miesięcy po wykorzystaniu i udostępnić ich kopie na życzenie kierowców, których one dotyczą. Zapisy te powinny zostać okazane lub wydane na żądanie każdej

			osoby uprawnionej do przeprowadzenia kontroli.
32.		Art.32	Pracodawca jest obowiązany prowadzić ewidencję czasu pracy kierowców w rozkładowych godzinach pracy, z uwzględnieniem pracy w godzinach nadliczbowych, w porze nocnej, niedziele i święta w rozliczeniu dobowym, tygodniowym i przyjętym okresie rozliczeniowym. Pracodawca udostępnia tę ewidencję kierowcy, na jego żądanie.
33.	Rozporządzenie Rady Nr 3820/85/EWG z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie ujednoczenia niektórych ustaw socjalnych odnoszących się do transportu drogowego - Art.10	Art.33	Systemy wynagradzania kierowców nie mogą przewidywać stosowania elementów wynagrodzenia związanych z liczbą przejechanych kilometrów lub ilością przewiezonego ładunku, jeżeli ich stosowanie wpłynęłoby na pogorszenie bezpieczeństwa jazdy.
34.	Rozporządzenie Rady Nr 3820/85/EWG z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie ujednoczenia niektórych ustaw socjalnych odnoszących się do transportu drogowego - Art.. 14	Art.34	<ol style="list-style-type: none"> 1. W przypadku: <ol style="list-style-type: none"> 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 Unii Europejskiej i których trasa nie przekracza 100 km, pojazdami nie wyposażonymi w przyrządy kontrolne - pracodawca jest obowiązany sporządzać 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 musi posiadać wyciąg z planu pracy oraz kopię rozkładu jazdy. 5. Plan pracy jest przechowywany przez pracodawcę przez okres roku po upływie okresu, którego dotyczył. 6. Na żądanie kierowcy pracodawca udostępnia mu kopię planu pracy.
35.	Rozporządzenie Rady Nr 3820/85/EWG z dnia 20	Art.35	<ol style="list-style-type: none"> 1. W pojazdach samochodowych używanych do przewozu osób (pasażerów) i rzeczy, z wyłączeniem pojazdów wymienionych w art.5 oraz z zastrzeżeniem

	grudnia 1985 r. w sprawie ujednoczenia niektórych ustaw socjalnych odnoszących się do transportu drogowego - Art.15		<p>art.34, należy instalować i użytkować przyrządy kontrolne. Konstrukcję, instalację, działanie i kontrolę przyrządów kontrolnych określają odrębne przepisy.</p> <p>2. Przyrządy kontrolne, w zakresie przepisów ustawy, służą do rejestrowania w szczególności następujących okresów:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1/ czasu prowadzenia pojazdu, 2/ czasu wykonywania innej pracy, 3/ przerw w prowadzeniu przeznaczonych na odpoczynek i okresów odpoczynku dobowego, 4/ czasu dyżuru. <p>3. Pracodawcy są obowiązani do zapewnienia prawidłowego funkcjonowania przyrządu kontrolnego, a kierowcy do jego właściwego użytkowania.</p> <p>4. Przyrząd kontrolny powinien być używany każdego dnia pracy, począwszy od chwili przejścia pojazdu przez kierowcę.</p> <p>5. W przypadku, gdy w pojeździe znajduje się dwóch lub więcej kierowców, przyrząd kontrolny powinien rejestrować okresy czasu każdego z kierowców prowadzących pojazd.</p>
36.		Art.36	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kierowcy pojazdów, o których mowa w rozdziale 3 są obowiązani prowadzić karty drogowe, służące do rejestrowania przebiegu dnia pracy. 2. Kierowca jest obowiązany na żądanie osoby uprawnionej do przeprowadzania kontroli przedstawić kartę drogową do wglądu. 3. Minister właściwy do spraw transportu określi w drodze rozporządzenia wzór karty drogowej. Karta drogową powinna zawierać co najmniej następujące dane: nazwisko i imię 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.
37.		Art.37	<p>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 oraz z 2000 r. Nr 19, poz.239, Nr 43, poz.489 i Nr 107, poz.1127) wprowadza się następujące zmiany:</p> <p>1/ w art.129⁴ § 1 po wyrazach "do 12 godzin na dobę" przecinek zastępuje się</p>

			kropką oraz skreśla się wyrazy "a w stosunku do kierowców w transporcie samochodowym i w komunikacji samochodowej - do 10 godzin na dobę.", 2/ art.129 ⁶ skreśla się.
38.		Art.38	Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2003 r., z wyjątkiem przepisów art.12 ust.2, art.13 ust.2 oraz art.34 ust.1 pkt 2, które wchodzi w życie w dniu uzyskania przez Rzeczpospolitą Polską członkostwa w Unii Europejskiej.
Rozporządzenie Rady Nr 3820/85/EWG z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie ujednoczenia niektórych ustaw socjalnych odnoszących się do transportu drogowego - Art.7	Art.10	7. Po cztero i półgodzinnym okresie prowadzenia pojazdu kierowca wykorzystuje przerwę co najmniej 45-minutową, chyba że zaczyna okres odpoczynku. 8. 2. Przerwa, o której mowa w ust.1 może być zastąpiona przerwami trwającymi co najmniej 15 minut każdą wykorzystanymi w trakcie cztero i półgodzinnego prowadzenia pojazdu lub natychmiast po tym okresie. 9. 3. W przewozach regularnych może być stosowana przerwa trwająca nie krócej niż 30 minut po okresie prowadzenia pojazdu nie przekraczającym 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 półgodziny prowadzenia pojazdu przed przerwą 30-minutową. 10. Podczas przerw, o których mowa w ust.1-3, kierowca nie może wykonywać żadnej innej pracy; przerwy te nie mogą być wliczane do dobowego okresu odpoczynku. 11. 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. 12. 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 powinny być uwzględniane przy ustalaniu dziennego rozkładu czasu pracy kierowców.	
Rozporządzenie Rady Nr 3820/85/EWG z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie ujednoczenia niektórych ustaw socjalnych odnoszących się do transportu drogowego - Art.	Art.12	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 rybne 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	

13		<p>i odwrotnie lub z rynku do miejscowych rzeźni,</p> <p>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 kulturem, do wypożyczania książek, płyt lub kaset, do obsługi wydarzeń kulturalnych lub wystaw - specjalnie przystosowanymi do tych celów,</p> <p>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,</p> <p>7) pojazdami poruszającymi się wyłącznie na wyspach o powierzchni nie przekraczającej 2300 km², które nie są połączone z terytorium państwa mostem, brodem ani tunelem dostępnym dla ruchu pojazdów silnikowych,</p> <p>8) pojazdami używanymi do przewozu towarów napędzanymi gazem, o napędzie elektrycznym lub wyposażonymi w ogranicznik prędkości, o ile pojazdy te, zgodnie z przepisami polskimi, są uznane za równoważne z pojazdami napędzanymi silnikiem spalinowym lub silnikiem na olej napędowy i których dopuszczalna masa całkowita włączając przyczepy lub naczepy, nie przekracza 3,5 tony,</p> <p>9) ciągnikami używanymi wyłącznie do prac rolniczych i leśnych, nie mają zastosowania przepisy art. 6 ust.1 i 2 oraz art. 10.</p>
Rozporządzenie Rady Nr 3820/85/EWG z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie ujednoczenia niektórych ustaw socjalnych odnoszących się do transportu drogowego - art. 12	Art.13	Art. 13. W przypadku wystąpienia nadzwyczajnych lub nie dających 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.
Rozporządzenie Rady Nr 3820/85/EWG z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie ujednoczenia niektórych ustaw socjalnych odnoszących się do transportu drogowego - Art. 12	Art.14	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 jest obowiązany, na żądanie osoby uprawnionej do przeprowadzenia kontroli, przedstawić zapisy z przyrządu kontrolnego za bieżący tydzień i za ostatni dzień poprzedniego

		tygodnia, w którym prowadził pojazd.
	Art.16	Przepisy niniejszego rozdziału mają zastosowanie do kierowców zatrudnionych w swoim zawodzie 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	<ol style="list-style-type: none">5. Maksymalny czas prowadzenia pojazdu wynosi 10 godzin na dobę.6. Po sześciu godzinach prowadzenia pojazdu kierowca jest obowiązany wykorzystać przerwę trwającą co najmniej 30 minut, chyba, że zaczyna okres odpoczynku dobowego.7. Przerwa, o której mowa w ust.2 może być zastąpiona przerwami trwającymi co najmniej 15 minut każda, wykorzystywanymi w okresie prowadzenia pojazdu, lub natychmiast po tym okresie, z zachowaniem postanowień ust.2.8. Przepisy art.10 ust.4-6, art. 11 i 14 stosuje się odpowiednio.

LISTA PRZEKAZANYCH DOKUMENTÓW
DO
PROJEKTU USTAWY
O
CZASIE PRACY KIEROWCÓW

przyjętego przez Radę Ministrów
w dniu 24 kwietnia 2001 r.

Obszar Negocjacyjny: „Polityka transportowa”
Narodowy Program Przygotowania do Członkostwa Polski w Unii Europejskiej:
Rozdział 9, priorytet 9.2

1.	Deklaracja dotycząca dostosowawczego charakteru projektu ustawy wraz z uzasadnieniem jego dostosowawczego charakteru
2.	Projekt ustawy wraz z uzasadnieniem
3.	Zestawienie przepisów dostosowujących projektowanej ustawy z odpowiednimi przepisami Unii Europejskiej (tabela zgodności)
4.	Projekt rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie określenia wzoru karty drogowej.
5.	Opinia Urzędu Komitetu Integracji Europejskiej o zgodności projektu z prawem Unii Europejskiej wydana dnia 24 kwietnia 2001r.
6.	Tłumaczenia zweryfikowane następujących aktów prawa Unii Europejskiej, w wersji papierowej i elektronicznej: ROZPORZĄDZENIE RADY nr 3820/85/EWG z dnia 20 grudnia 1985 r. o harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego

66

Tłoczono z polecenia Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej

Skierowano do druku 30 maja 2001 r.

Cena - 3,00 zł + 22% VAT

