

Dz. U. 2004 Nr 92 poz. 879**U S T A W A**

z dnia 16 kwietnia 2004 r.

o czasie pracy kierowców¹⁾

Rozdział 1

Przepisy ogólne**Art. 1.** Ustawa określa:

- 1) czas pracy kierowców wykonujących przewóz drogowy, zatrudnionych na podstawie stosunku pracy;
- 1a) czas pracy przedsiębiorców osobiście wykonujących:
 - a) przewozy drogowe, do których ma zastosowanie rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz. Urz. UE L 102 z 11.04.2006, str. 1, z późn. zm.²⁾), zwane dalej „rozporządzeniem (WE) nr 561/2006”, albo Umowa europejska dotycząca pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR), sporządzona w Genewie dnia 1 lipca 1970 r. (Dz. U. z 2014 r. poz. 409), zwana dalej „Umową AETR”,
 - b) przewozy regularne, których trasa nie przekracza 50 km;

¹⁾ Niniejsza ustawa wdraża dyrektywę 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 marca 2002 r. w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego (Dz. Urz. WE L 80 z 23.03.2002, str. 35).

²⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 51 z 26.02.2008, str. 27, Dz. Urz. UE L 300 z 14.11.2009, str. 88, Dz. Urz. UE L 48 z 23.02.2011, str. 19, Dz. Urz. UE L 60 z 28.02.2014, str. 1, Dz. Urz. UE L 293 z 09.10.2014, str. 60 oraz Dz. Urz. UE L 195 z 20.07.2016, str. 83.

Opracowano na
podstawie: t.j.
Dz. U. z 2026 r.
poz. 477.

- 1b) czas pracy osób niezatrudnionych przez przedsiębiorcę, lecz osobiście wykonujących na jego rzecz:
 - a) przewozy drogowe, do których ma zastosowanie rozporządzenie (WE) nr 561/2006 albo Umowa AETR,
 - b) przewozy regularne, których trasa nie przekracza 50 km;
- 2) obowiązki pracodawców w zakresie wykonywania przewozów drogowych;
- 3) zasady stosowania norm dotyczących okresów prowadzenia pojazdów, obowiązkowych przerw w prowadzeniu i gwarantowanych okresów odpoczynku, określonych w rozporządzeniu (WE) nr 561/2006 albo Umowie AETR;
- 4) okresy prowadzenia pojazdów, obowiązkowe przerwy w prowadzeniu i gwarantowane okresy odpoczynku kierowców:
 - a) zatrudnionych na podstawie stosunku pracy,
 - b) niebędących pracownikami– wykonujących przewozy regularne na trasach nieprzekraczających 50 km pojazdami, o których mowa w rozporządzeniu (WE) nr 561/2006.

Art. 2. Użyte w ustawie określenia oznaczają:

- 1) transport drogowy – transport drogowy w rozumieniu ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 1490, 1676, 1795 i 1843);
- 2) przewóz drogowy – przewóz drogowy w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 561/2006;
- 3) przewóz regularny – przewóz regularny w rozumieniu ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym oraz publiczny transport zbiorowy w rozumieniu ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 285, 1173 i 1843);
- 4) stanowisko pracy kierowcy:
 - a) siedzibę pracodawcy, na rzecz którego kierowca wykonuje swoje obowiązki, oraz inne miejsce prowadzenia działalności przez pracodawcę, w szczególności filie, przedstawicielstwa i oddziały,
 - b) pojazd, który kierowca prowadzi,
 - c) każde inne miejsce, w którym kierowca wykonuje czynności związane z wykonywanymi przewozami drogowymi;

- 5) tydzień – okres pomiędzy godziną 00.00 w poniedziałek i godziną 24.00 w niedzielę;
- 6) dzienny okres odpoczynku – okres odpoczynku kierowcy, w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 561/2006;
- 6a) pora nocna – okres czterech godzin pomiędzy godziną 00.00 i godziną 07.00; definicję pory nocnej zawartą w tym przepisie stosuje się wyłącznie do celów ustalania czasu pracy;
- 7) podróż służbowa – każde zadanie służbowe wykonywane w ramach krajowych przewozów drogowych polegające na wykonywaniu, na polecenie pracodawcy:
 - a) przewozu drogowego poza miejscowość, o której mowa w pkt 4 lit. a, lub
 - b) wyjazdu poza miejscowość, o której mowa w pkt 4 lit. a, w celu wykonania przewozu drogowego;
- 8) przeciętne wynagrodzenie – prognozowane przeciętne wynagrodzenie miesięczne na dany rok kalendarzowy, ogłoszone w trybie art. 19 ust. 10 ustawy z dnia 13 października 1998 r. o systemie ubezpieczeń społecznych (Dz. U. z 2026 r. poz. 199 i 252).

Art. 3. Przepisy ustawy nie naruszają postanowień zawartych w rozporządzeniu (WE) nr 561/2006 i Umowie AETR.

Art. 4. W zakresie nieuregulowanym ustawą stosuje się przepisy ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy (Dz. U. z 2025 r. poz. 277, 807, 1423 i 1661 oraz z 2026 r. poz. 25).

Art. 4a. Przepisy ustawy stosuje się odpowiednio do motorniczych tramwajów.

Rozdział 2

Czas pracy kierowców zatrudnionych na podstawie stosunku pracy

Art. 5. Przepisy niniejszego rozdziału mają zastosowanie do kierowców zatrudnionych na podstawie stosunku pracy, jeżeli przepisy innych ustaw nie stanowią inaczej.

Art. 6. 1. Czasem pracy kierowcy jest czas od rozpoczęcia do zakończenia pracy, która obejmuje wszystkie czynności związane z wykonywaniem przewozu drogowego, w szczególności:

- 1) prowadzenie pojazdu;

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

2. Czasem pracy kierowcy jest również czas poza przyjętym rozkładem czasu pracy, w którym kierowca pozostaje na stanowisku pracy kierowcy w gotowości do wykonywania pracy, w szczególności podczas oczekiwania na załadunek lub rozładunek, których przewidywany czas trwania nie jest znany kierowcy przed wyjazdem albo przed rozpoczęciem danego okresu.

3. Do czasu pracy kierowcy wlicza się przerwę w pracy trwającą 15 minut, którą pracodawca jest obowiązany wprowadzić, jeżeli dobowy wymiar czasu pracy kierowcy wynosi co najmniej 6 godzin.

Art. 7. Do czasu pracy kierowcy nie wlicza się:

- 1) czasu dyżuru, jeżeli podczas dyżuru kierowca nie wykonywał pracy;
- 2) nieusprawiedliwionych postojów w czasie prowadzenia pojazdu;
- 3) dobowego nieprzerwanego odpoczynku;
- 4) przerwy w pracy, o której mowa w art. 16 ust. 1.

Art. 8. 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. Indywidualny rozkład czasu pracy pracownika ustalany przez pracodawcę może przewidywać różne godziny rozpoczynania i kończenia pracy; w takim przypadku ponowne wykonywanie pracy przez pracownika w tej samej dobie nie stanowi pracy w godzinach nadliczbowych.

3. Indywidualny rozkład czasu pracy, o którym mowa w ust. 2, wprowadza się w porozumieniu z zakładową organizacją związkową, a jeżeli pracodawca nie jest objęty działaniem takiej organizacji, po porozumieniu z przedstawicielami

pracowników wyłoniłymi w trybie przyjętym u tego pracodawcy. Jeżeli porozumienie jest zawarte z organizacją związkową, informacja o nim podlega wpisowi do Krajowej Ewidencji Układów Zbiorowych Pracy na zasadach określonych w ustawie z dnia 5 listopada 2025 r. o układach zbiorowych pracy i porozumieniach zbiorowych (Dz. U. poz. 1661).

4. Zastosowanie rozkładu czasu pracy, wskazanego w ust. 1, nie może naruszać prawa pracownika do odpoczynków, o których mowa w art. 14.

Art. 9. 1. Czasem dyżuru jest czas, w którym kierowca pozostaje poza normalnymi godzinami pracy w gotowości do wykonywania pracy wynikającej z umowy o pracę w zakładzie pracy lub w innym miejscu wyznaczonym przez pracodawcę.

2. Do czasu dyżuru zalicza się przerwy przeznaczone na odpoczynek, o których mowa w art. 13.

3. W przypadku gdy pojazd jest prowadzony przez dwóch lub więcej kierowców, czas nieprzeznaczony na kierowanie pojazdem jest czasem dyżuru.

4. Czas dyżuru nie może być wliczany do przysługującego kierowcy dobowego nieprzerwanego odpoczynku. Wykorzystywanie dobowego odpoczynku w pojeździe w sposób określony w art. 14 ust. 1 nie może być traktowane jako czas dyżuru.

5. Za czas dyżuru, o którym mowa w ust. 1, z wyjątkiem dyżuru pełnionego w domu, kierowcy przysługuje czas wolny od pracy w wymiarze odpowiadającym długości dyżuru, a w razie braku możliwości udzielenia czasu wolnego – wynagrodzenie wynikające z jego osobistego zaszeregowania, określonego stawką godzinową lub miesięczną, a jeżeli taki składnik wynagrodzenia nie został wyodrębniony przy określaniu warunków wynagradzania – 60 % wynagrodzenia.

6. Za czas dyżuru, o którym mowa w ust. 2 i 3, kierowcy przysługuje wynagrodzenie w wysokości określonej w przepisach o wynagradzaniu obowiązujących u danego pracodawcy, nienniższe jednak niż w wysokości połowy wynagrodzenia określonego w ust. 5.

Art. 10. 1. Okresy pozostawania do dyspozycji oznaczają okresy, inne niż przerwy i czas odpoczynku, podczas których kierowca nie jest obowiązany pozostawać na stanowisku pracy kierowcy, będąc jednocześnie w gotowości do rozpoczęcia albo kontynuowania prowadzenia pojazdu albo wykonywania innej pracy.

Okresy pozostawania do dyspozycji obejmują w szczególności czas, w którym kierowca towarzyszy pojazdowi transportowanemu promem lub pociągiem, czas oczekiwania na przejściach granicznych oraz w związku z ograniczeniami w ruchu drogowym.

2. Okresy pozostawania do dyspozycji poza rozkładem czasu pracy zalicza się do czasu dyżuru.

3. W przypadku gdy kierowca, do którego stosuje się zadaniowy czas pracy, nie wypracował dobowego wymiaru czasu pracy, okresy, o których mowa w ust. 1, zalicza się do czasu pracy w wymiarze 8 godzin, a w pozostałym zakresie do czasu dyżuru.

Art. 11. 1. Czas pracy kierowcy nie może przekraczać 8 godzin na dobę i przeciętnie 40 godzin w przeciętnie pięciodniowym tygodniu pracy, w przyjętym okresie rozliczeniowym nieprzekraczającym 4 miesięcy, z zastrzeżeniem art. 15 ust. 1 i 3–5.

2. Rozkłady czasu pracy kierowcy wykonującego przewóz regularny osób są ustalane na okresy niekrótsze niż 2 tygodnie, z zastrzeżeniem art. 19.

2a. Rozkładów czasu pracy nie ustala się dla kierowcy wykonującego przewóz rzeczy lub okazjonalny przewóz osób.

Art. 12. 1. Tygodniowy czas pracy kierowcy, łącznie z godzinami nadliczbowymi, nie może przekraczać przeciętnie 48 godzin w przyjętym okresie rozliczeniowym nieprzekraczającym 4 miesięcy.

2. Tygodniowy czas pracy, o którym mowa w ust. 1, może być przedłużony do 60 godzin, jeżeli średni tygodniowy czas pracy nie przekroczy 48 godzin w przyjętym okresie rozliczeniowym nieprzekraczającym 4 miesięcy.

3. Wymiar czasu pracy określony w ust. 1 i 2 obowiązuje także kierowcę zatrudnionego u więcej niż jednego pracodawcy.

Art. 13. 1. Po sześciu kolejnych godzinach pracy kierowcy przysługuje przerwa przeznaczona na odpoczynek w wymiarze niekrótszym niż 30 minut, w przypadku gdy liczba godzin pracy nie przekracza 9 godzin oraz w wymiarze niekrótszym niż 45 minut, w przypadku gdy liczba godzin pracy wynosi więcej niż 9 godzin. Przerwa może być dzielona na okresy krótsze trwające co najmniej 15 minut każdy,

wykorzystywane w trakcie sześciogodzinnego czasu pracy lub bezpośrednio po tym okresie.

2. Przerwy, o których mowa w ust. 1, ulegają skróceniu o przerwę w pracy trwającą 15 minut, którą pracodawca jest obowiązany wprowadzić, jeżeli dobowy wymiar czasu pracy kierowcy wynosi co najmniej 6 godzin.

Art. 14. 1. W każdej dobie kierowcy przysługuje prawo do co najmniej 11 godzin nieprzerwanego odpoczynku. Dobowy odpoczynek, z wyłączeniem odpoczynku kierowców, o których mowa w rozdziale 4a, może być wykorzystany w pojeździe, jeżeli pojazd znajduje się na postoju i jest wyposażony w miejsce do spania.

2. W każdym tygodniu kierowcy przysługuje prawo do co najmniej 35 godzin nieprzerwanego odpoczynku. Tygodniowy nieprzerwany odpoczynek obejmuje odpoczynek dobowy, o którym mowa w ust. 1, przypadający w dniu, w którym kierowca rozpoczął odpoczynek tygodniowy.

3. W przypadkach, o których mowa w art. 20 ust. 2 pkt 1, oraz w przypadku zmiany pory wykonywania pracy przez kierowcę w związku z jego przejściem na inną zmianę zgodnie z ustalonym rozkładem czasu pracy, nieprzerwany tygodniowy okres odpoczynku może obejmować mniejszą liczbę godzin, nie może być jednak krótszy niż 24 godziny.

Art. 15. 1. Do kierowców wykonujących przewóz drogowy mogą być stosowane rozkłady czasu pracy, w których jest dopuszczalne przedłużenie wymiaru czasu pracy do 12 godzin na dobę – w ramach systemu równoważnego czasu pracy.

2. W systemie równoważnego czasu pracy wymiar czasu pracy przedłużony w poszczególnych dniach jest równoważony skróconym czasem pracy w innych dniach lub dniami wolnymi od pracy.

3. Okres rozliczeniowy nie może być dłuższy niż 1 miesiąc, z zastrzeżeniem ust. 4 i 5.

4. W szczególnie uzasadnionych przypadkach okres rozliczeniowy może być przedłużony, nie więcej jednak niż do 3 miesięcy.

5. Przy pracach uzależnionych od pory roku lub warunków atmosferycznych okres rozliczeniowy może być przedłużony, nie więcej jednak niż do 4 miesięcy.

6. Postanowienia art. 11 ust. 2a stosuje się odpowiednio.

Art. 16. 1. Do kierowców zatrudnionych w transporcie drogowym może być stosowany, w szczególnie uzasadnionych przypadkach, system przerywanego czasu pracy według z góry ustalonego rozkładu, przewidującego niewięcej niż jedną przerwę w pracy w ciągu doby, trwającą nie dłużej niż 5 godzin. W przypadku gdy kierowca wykonuje przewozy regularne, przerwa może trwać nie dłużej niż 6 godzin, jeżeli dobowy wymiar czasu pracy nie przekracza 7 godzin.

2. Za czas przerwy, o której mowa w ust. 1, kierowcy przysługuje prawo do wynagrodzenia w wysokości połowy wynagrodzenia, o którym mowa w art. 9 ust. 5; podczas przerwy kierowca może swobodnie dysponować swoim czasem.

3. Przy ustalaniu rozkładu czasu pracy w systemie przerywanego czasu pracy stosuje się przepisy dotyczące przerw przeznaczonych na odpoczynek, chyba że przerwa przewidziana w ustalonym rozkładzie czasu pracy następuje nie później niż po upływie okresu, po którym kierowcy przysługuje przerwa przeznaczona na odpoczynek.

4. System przerywanego czasu pracy może być stosowany również w przypadku wykonywania niezarobkowego przewozu drogowego – przewozu na potrzeby własne w rozumieniu ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.

Art. 17. Do kierowców wykonujących przewóz drogowy 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. 11 oraz z uwzględnieniem przepisów dotyczących przerw przeznaczonych na odpoczynek i okresów odpoczynku. Rozkład czasu pracy w okresie wykonywania danego zadania przewozowego ustala kierowca.

Art. 18. 1. Systemy i rozkłady czasu pracy oraz przyjęte okresy rozliczeniowe czasu pracy ustala się w układzie zbiorowym pracy lub w regulaminie pracy albo w obwieszczeniu, jeżeli pracodawca nie jest objęty układem zbiorowym pracy lub nie jest obowiązany do ustalenia regulaminu pracy.

2. Pracodawca, u którego nie działa zakładowa organizacja związkowa, a także pracodawca, u którego zakładowa organizacja związkowa nie wyraża zgody na

ustalenie lub zmianę systemów i rozkładów czasu pracy oraz okresów rozliczeniowych czasu pracy, może stosować okresy rozliczeniowe określone w art. 15 ust. 3–5 – po uprzednim zawiadomieniu właściwego inspektora pracy.

3. System przerywanego czasu pracy, o którym mowa w art. 16, wprowadza się w układzie zbiorowym pracy lub w regulaminie pracy, a u pracodawcy, u którego nie działa zakładowa organizacja związkowa – w umowie o pracę.

Art. 19. W uzasadnionych przypadkach w ramach systemu równoważnego czasu pracy, o którym mowa w art. 15, dopuszcza się stosowanie przerywanego czasu pracy określonego w art. 16, według z góry ustalonego rozkładu czasu pracy oraz z uwzględnieniem przepisów o obowiązkowym dobowym odpoczynku; rozkład czasu pracy powinien obejmować okres co najmniej miesiąca.

Art. 20. 1. Praca wykonywana ponad obowiązujące pracownika normy czasu pracy, a także praca wykonywana ponad dobowy przedłużony wymiar czasu pracy, wynikający z obowiązującego kierowcę systemu i rozkładu czasu pracy, stanowi pracę w godzinach nadliczbowych.

2. Praca w godzinach nadliczbowych jest dopuszczalna w razie:

- 1) sytuacji i zdarzeń wymagających od kierowcy podjęcia działań dla ochrony życia lub zdrowia ludzkiego oraz mienia albo usunięcia awarii;
- 2) szczególnych potrzeb pracodawcy.

3. Liczba godzin nadliczbowych przepracowanych przez kierowcę w związku z okolicznościami określonymi w ust. 2 pkt 2 nie może przekroczyć 260 godzin w roku kalendarzowym.

4. W układzie zbiorowym pracy lub w regulaminie pracy albo w umowie o pracę, jeżeli pracodawca nie jest objęty układem zbiorowym pracy lub nie jest obowiązany do ustalenia regulaminu pracy, można ustalić inną liczbę godzin nadliczbowych w roku kalendarzowym niż określona w ust. 3, z zastrzeżeniem art. 12.

Art. 21. W przypadku gdy praca jest wykonywana w porze nocnej, czas pracy kierowcy nie może przekraczać 10 godzin między dwoma kolejnymi okresami dziennego odpoczynku albo dziennego i tygodniowego okresu odpoczynku.

Art. 21a. Kierowcy wykonującemu krajowe przewozy drogowe w podróży służbowej przysługują należności na pokrycie kosztów związanych z wykonywaniem

tego zadania służbowego, ustalane na zasadach określonych w przepisach art. 77^[5] § 3–5 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy.

Art. 21b. (uchylony)

Art. 22. Przepisy art. 12 ust. 2 i 3, art. 13, art. 21, art. 24 ust. 1 pkt 2 oraz art. 26f–26i nie mają zastosowania do kierowców:

- 1) wykonujących przewozy drogowe:
 - a) rzeczy, gdy dopuszczalna masa całkowita pojazdów łącznie z przyczepą lub naczepą nie przekracza 3,5 tony,
 - b) rzeczy w międzynarodowym transporcie drogowym lub kabotażowym, gdy dopuszczalna masa całkowita pojazdów łącznie z przyczepą lub naczepą nie przekracza 2,5 tony,
 - c) osób, pojazdami skonstruowanymi lub trwale przystosowanymi i przeznaczonymi do przewozu niewięcej niż dziewięciu osób łącznie z kierowcą;
- 2) prowadzących pojazdy wymienione w art. 29 ustawy, w art. 3 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 oraz w art. 2 ust. 2 Umowy AETR.

Art. 23. W zakresie norm określających czas pracy, obowiązkowe przerwy przeznaczone na odpoczynek w czasie dnia pracy oraz odpoczynek dobowy i tygodniowy, układy zbiorowe pracy mogą przewidywać wyższe normy minimalne oraz niższe normy maksymalne, niż przewiduje to ustawa.

Rozdział 3

Obowiązki pracodawcy

Art. 24. 1. Pracodawca jest obowiązany:

- 1) poinformować kierowców o obowiązujących ich przepisach z zakresu czasu pracy, w sposób przyjęty u danego pracodawcy oraz
- 2) uzyskać od kierowcy oświadczenie na piśmie:
 - a) o wymiarze zatrudnienia albo o niepozostawaniu w zatrudnieniu u innego pracodawcy,
 - b) o przeciętnej tygodniowej liczbie godzin wykonywanych przewozów drogowych lub innych czynności, na innej podstawie niż stosunek pracy, albo o ich niewykonywaniu.

2. W przypadku kierowców wykonujących zadania służbowe w ramach przewozów drogowych nie stosuje się art. 26^[1] § 1 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy.

3. Pracodawca może zakazać kierowcy jednoczesnego pozostawania w stosunku pracy z innym pracodawcą lub jednoczesnego pozostawania w stosunku prawnym będącym podstawą świadczenia pracy innym niż stosunek pracy, o ile jest to uzasadnione względami bezpieczeństwa w transporcie drogowym lub koniecznością przestrzegania przepisów socjalnych w transporcie drogowym.

4. W przypadku kierowców wykonujących zadania służbowe w ramach przewozów rzeczy i okazjonalnych przewozów pasażerskich nie stosuje się art. 29 § 3 pkt 1 lit. b ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy.

Art. 25. 1. Pracodawca prowadzi dla każdego kierowcy ewidencję czasu pracy do celów prawidłowego ustalenia jego wynagrodzenia i innych świadczeń związanych z pracą.

2. Ewidencja czasu pracy obejmuje liczbę przepracowanych godzin oraz godzinę rozpoczęcia i zakończenia pracy, liczbę godzin przepracowanych w porze nocnej, liczbę godzin nadliczbowych, dni wolne od pracy z oznaczeniem tytułu ich udzielenia, liczbę godzin dyżuru oraz godzinę rozpoczęcia i zakończenia dyżuru, ze wskazaniem, czy jest to dyżur pełniony w domu, rodzaj i wymiar zwolnień od pracy, rodzaj i wymiar innych usprawiedliwionych nieobecności w pracy, wymiar nieusprawiedliwionych nieobecności w pracy, z uwzględnieniem:

- 1) zapisów na wykresówkach;
- 2) wydruków danych z karty kierowcy i tachografu cyfrowego;
- 3) plików pobranych z karty kierowcy i tachografu cyfrowego;
- 4) innych dokumentów potwierdzających czas pracy i rodzaj wykonywanej czynności, lub
- 5) rejestrów opracowanych na podstawie dokumentów, o których mowa w pkt 1–3.

3. W stosunku do pracowników objętych zadaniowym czasem pracy oraz pracowników otrzymujących ryczałt za godziny nadliczbowe lub ryczałt za porę nocną nie ewidencjonuje się godzin pracy.

4. Pracodawcy, których dotyczy ust. 3, zobowiązani są do prowadzenia indywidualnych kart ewidencji nieobecności pracownika w pracy z podziałem na rodzaj i wymiar.

5. Pracodawca prowadzi ewidencję czasu pracy w postaci papierowej lub elektronicznej.

6. Ewidencję czasu pracy pracodawca:

- 1) udostępnia kierowcy na jego wniosek;
- 2) przechowuje przez okres 10 lat po zakończeniu okresu nią objętego.

Art. 26. 1. Warunki wynagradzania kierowców nie mogą przewidywać składników wynagrodzenia, których wysokość jest uzależniona od liczby przejechanych kilometrów, szybkości dostawy lub ilości przewiezonego ładunku, jeżeli ich stosowanie mogłoby zagrażać bezpieczeństwu na drogach lub zachęcać do naruszania przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006.

2. Przepis ust. 1 stosuje się także do przedsiębiorców, o których mowa w art. 1 pkt 1a, oraz osób, o których mowa w art. 1 pkt 1b.

Rozdział 3a

Czas pracy kierowców niepozostających w stosunku pracy

Art. 26a. Przepisy niniejszego rozdziału mają zastosowanie do przedsiębiorców, o których mowa w art. 1 pkt 1a, i osób, o których mowa w art. 1 pkt 1b.

Art. 26b. 1. Czasem pracy przedsiębiorców, o których mowa w art. 1 pkt 1a, i osób, o których mowa w art. 1 pkt 1b, jest czas od rozpoczęcia do zakończenia pracy, w którym pozostają oni na swoich stanowiskach pracy, będąc do dyspozycji podmiotu, dla którego świadczą usługę przewozu drogowego i wykonują czynności, o których mowa w art. 6 ust. 1.

2. Do czasu pracy osób, o których mowa w art. 1 pkt 1b, wlicza się czas pozostawania w gotowości, o której mowa w art. 6 ust. 2.

Art. 26c. 1. Tygodniowy czas pracy nie może przekraczać przeciętnie 48 godzin w przyjętym okresie rozliczeniowym nieprzekraczającym 4 miesięcy.

2. Tygodniowy czas pracy, o którym mowa w ust. 1, może być przedłużony do 60 godzin, jeżeli średni tygodniowy czas pracy nie przekroczy 48 godzin w przyjętym okresie rozliczeniowym nieprzekraczającym 4 miesięcy.

3. Czas pracy określony w ust. 1 i 2 obowiązuje:

- 1) przedsiębiorców, o których mowa w art. 1 pkt 1a, i osoby, o których mowa w art. 1 pkt 1b – niezależnie od liczby podmiotów, na rzecz których wykonują przewóz drogowy;
 - 2) przedsiębiorców, o których mowa w art. 1 pkt 1a, i osoby, o których mowa w art. 1 pkt 1b – jeżeli jednocześnie są zatrudnieni jako kierowcy na podstawie stosunku pracy.
4. Przepisy art. 13 ust. 1, art. 21 i art. 27 ust. 4 stosuje się odpowiednio.
5. Do określenia okresu odpoczynku stosuje się przepisy rozporządzenia (WE) 561/2006 albo umowy AETR.

Art. 26d. 1. Ewidencję czasu pracy przedsiębiorcy, o którym mowa w art. 1 pkt 1a, prowadzi ten przedsiębiorca.

2. Ewidencję czasu pracy osób, o których mowa w art. 1 pkt 1b, prowadzi podmiot, na rzecz którego wykonywany jest przewóz drogowy.

3. Przepisy art. 25 stosuje się odpowiednio.

Art. 26e. 1. Ewidencję czasu pracy, o której mowa w art. 26d, przechowuje się przez okres dwóch lat po zakończeniu okresu nią objętego.

2. Podmiot, na rzecz którego wykonywany jest przewóz drogowy wydaje osobom, o których mowa w art. 1 pkt 1b, kopię ewidencji czasu pracy.

Rozdział 3b

Zasady wynagradzania kierowców wykonujących międzynarodowe przewozy drogowo

Art. 26f. 1. Kierowca wykonujący zadania służbowe w ramach międzynarodowych przewozów drogowych nie jest w podróży służbowej w rozumieniu art. 77^[5] § 1 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy.

2. Do kierowcy, o którym mowa w ust. 1, stosuje się odpowiednio, w zakresie ustalania podstawy wymiaru składek na ubezpieczenia emerytalne i rentowe, przepisy wydane na podstawie art. 21 ustawy z dnia 13 października 1998 r. o systemie ubezpieczeń społecznych dotyczące pracowników zatrudnionych za granicą u polskich pracodawców.

Art. 26g. W przypadku kierowców wykonujących zadania służbowe w ramach międzynarodowych przewozów drogowych, których miesięczny przychód jest wyższy

niż przeciętne wynagrodzenie, w skład przychodu stanowiącego podstawę wymiaru składki na ubezpieczenie społeczne, o której mowa w ustawie z dnia 13 października 1998 r. o systemie ubezpieczeń społecznych nie wchodzi:

- 1) kwota stanowiąca równowartość 60 euro za każdy dzień pobytu za granicą, z zastrzeżeniem że tak ustalony miesięczny przychód tych osób stanowiący podstawę wymiaru składek nie może być niższy od kwoty przeciętnego wynagrodzenia;
- 2) należności stanowiące zwrot równowartości poniesionych przez kierowcę kosztów:
 - a) noclegu, o którym mowa w art. 8 ust. 8 rozporządzenia (WE) nr 561/2006,
 - b) podróży do miejsca rozpoczęcia międzynarodowego przewozu drogowego środkami transportu innymi niż pojazd będący w dyspozycji pracodawcy lub podmiotu, na rzecz którego kierowca wykonuje międzynarodowy przewóz drogowy,
 - c) niezbędnych udokumentowanych wydatków określonych lub uznanych przez pracodawcę lub podmiot, na rzecz którego kierowca wykonuje międzynarodowy przewóz drogowy, odpowiednio do uzasadnionych potrzeb w wysokości nieprzekraczającej kwoty wydatków faktycznie poniesionych i udokumentowanych przez kierowcę,
 - d) korzystania z urządzeń sanitarnych, określonych na podstawie średnich nieudokumentowanych kosztów takich usług oferowanych w ogólnodostępnych miejscach obsługi podróżnych w państwach, w których kierowca wykonuje zadania służbowe.

Art. 26h. 1. Do dni pobytu za granicą, o których mowa w art. 26g, oraz do dni pobytu za granicą, o których mowa w art. 21 ust. 1 pkt 23d ustawy z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych, nie zalicza się:

- 1) dni urlopu wypoczynkowego;
- 2) okresu przebywania na zwolnieniu lekarskim od pracy z powodu choroby;
- 3) okresu korzystania z urlopu bezpłatnego.

2. Jeżeli okres pobytu kierowcy wykonującego międzynarodowe przewozy drogowe za granicą jest krótszy niż 12 godzin, kwoty, o których mowa w art. 26g niniejszej ustawy i art. 21 ust. 1 pkt 23d ustawy z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych, ulegają zmniejszeniu do:

- 1) 1/3 w przypadku pobytu do 8 godzin;
- 2) 1/2 w przypadku pobytu ponad 8 do 12 godzin.

Art. 26i. W drodze odstępstwa od art. 85 § 1 i 2 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy, wynagrodzenie za pracę kierowcy wykonującego międzynarodowe przewozy drogowe, uznanego za pracownika delegowanego do celów dyrektywy 96/71/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 1996 r. dotyczącej delegowania pracowników w ramach świadczenia usług (Dz. Urz. WE L 18 z 21.01.1997, str. 1 – Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne rozdz. 5, t. 2, str. 431, Dz. Urz. UE L 252 z 19.09.2012, str. 59 oraz Dz. Urz. UE L 173 z 09.07.2018, str. 16), w rozumieniu krajowych przepisów państwa, na terytorium którego kierowca jest delegowany, może być płatne w dwóch ratach, w stałym i ustalonym z góry terminie:

- 1) pierwsza rata, z dołu, nie później jednak niż w ciągu pierwszych 10 dni następnego miesiąca kalendarzowego:
 - a) w przypadku kierowców, których miesięczny przychód jest niższy niż przeciętne wynagrodzenie – w wysokości co najmniej minimalnego wynagrodzenia za pracę ogłoszonego albo ustalonego na podstawie art. 2 ust. 4 albo ust. 5 ustawy z dnia 10 października 2002 r. o minimalnym wynagrodzeniu za pracę (Dz. U. z 2024 r. poz. 1773),
 - b) w przypadku kierowców, których miesięczny przychód jest wyższy niż przeciętne wynagrodzenie – w wysokości przeciętnego wynagrodzenia;
- 2) druga rata, z dołu, niezwłocznie po ustaleniu pełnej wysokości wynagrodzenia, nie później jednak niż do 21 dnia następnego miesiąca kalendarzowego.

Rozdział 4

Zasady stosowania norm dotyczących okresów prowadzenia pojazdów, obowiązkowych przerw w prowadzeniu i gwarantowanych okresów odpoczynku, określonych rozporządzeniem (WE) nr 561/2006 oraz Umową AETR

Art. 27. 1. Okresy przerw w prowadzeniu pojazdu, o których mowa w art. 7 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 i w art. 7 ust. 1 i 2 Umowy AETR, zalicza się do czasu dyżuru, o którym mowa w art. 9 ust. 6.

2. Okresy odpoczynku, o których mowa w art. 8 ust. 2 i 5 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 i w art. 8 ust. 1, 2 i 7 Umowy AETR, nie mogą być traktowane jak czas dyżuru, o którym mowa w art. 9.

3. Okresy przerw w prowadzeniu pojazdu, o których mowa w art. 7 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 i w art. 7 ust. 1 i 2 Umowy AETR, w części obejmującej 15 minut, wlicza się do czasu pracy kierowcy, jeżeli dobowy wymiar czasu pracy kierowcy wynosi co najmniej 6 godzin.

4. Do kierowców, którzy wykorzystali przerwy w prowadzeniu pojazdu przeznaczone na odpoczynek, zgodnie z art. 7 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 i art. 7 ust. 1 i 2 Umowy AETR, nie stosuje się przerwy, o której mowa w art. 13 ust. 1.

5. Do kierowców, którzy wykorzystali okres odpoczynku, o którym mowa w art. 8 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 i w art. 8 ust. 1–3 Umowy AETR, nie stosuje się odpoczynku, o którym mowa w art. 14.

Art. 28. (uchylony).

Art. 29. 1. Na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej kategorii pojazdów, o których mowa w art. 13 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 561/2006, wyłącza się ze stosowania art. 5–9 tego rozporządzenia.

2. Kategorie pojazdów, o których mowa w ust. 1, są wyłączone z zakresu stosowania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz. Urz. UE L 60 z 28.02.2014, str. 1), zwanego dalej „rozporządzeniem (UE) nr 165/2014”.

Art. 30. 1. W warunkach i na zasadach, o których mowa w art. 14 ust. 1 i 2 rozporządzenia (WE) nr 561/2006, minister właściwy do spraw transportu może wprowadzić wyjątki lub zezwalać na tymczasowe odstępstwa od stosowania przepisów art. 6–9 tego rozporządzenia.

2. Minister właściwy do spraw transportu informuje o wprowadzeniu wyjątków lub udzielonych tymczasowych odstępstwach, o których mowa w ust. 1, w drodze obwieszczenia, ogłaszanego w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski”.

Art. 31. 1. W przypadku braku możliwości wprowadzenia danych, zgodnie z art. 34 rozporządzenia (UE) nr 165/2014 lub Umową AETR, przedsiębiorca wykonujący przewóz drogowy jest obowiązany wystawić kierowcy wykonującemu przewóz drogowy zatrudnionemu u tego przedsiębiorcy zaświadczenie, jeżeli kierowca:

- 1) przebywał na zwolnieniu lekarskim od pracy z powodu choroby;
- 2) przebywał na urlopie wypoczynkowym;
- 3) miał czas wolny od pracy;
- 4) prowadził pojazd wyłączony z zakresu stosowania rozporządzenia (WE) nr 561/2006 lub Umowy AETR;
- 5) wykonywał inną pracę niż prowadzenie pojazdu;
- 6) pozostawał w gotowości do wykonywania pracy w rozumieniu art. 9 ust. 1 – w przypadku przewozu drogowego, do którego ma zastosowanie rozporządzenie (WE) nr 561/2006, lub w rozumieniu art. 12 ust. 3 lit. c załącznika do Umowy AETR – w przypadku przewozu drogowego, do którego ma zastosowanie Umowa AETR.

2. Przez czas wolny od pracy, o którym mowa w ust. 1 pkt 3, rozumie się okresy inne niż przerwy i odpoczynek kierowcy, o których mowa w rozporządzeniu (UE) nr 165/2014, oraz okresy inne niż wymienione w ust. 1 pkt 1, 2 i 4–6, w których kierowca nie wykonywał pracy.

3. Zaświadczenie, o którym mowa w ust. 1, wystawione na przeznaczonym do druku formularzu, o którym mowa w:

- 1) decyzji Komisji nr 2007/230/WE z dnia 12 kwietnia 2007 r. w sprawie formularza dotyczącego przepisów socjalnych odnoszących się do działalności w transporcie drogowym (Dz. Urz. UE L 99 z 14.04.2007, str. 14, Dz. Urz. UE L 101 z 11.04.2008, str. 11, Dz. Urz. UE L 330 z 16.12.2009, str. 80 oraz Dz. Urz. UE L 63 z 12.03.2010, str. 31) – w przypadku przewozu drogowego, do którego ma zastosowanie rozporządzenie (WE) nr 561/2006,

2) Suplemencie 3 do załącznika do Umowy AETR – w przypadku przewozu drogowego, do którego ma zastosowanie Umowa AETR

– przedsiębiorca wykonujący przewóz drogowy wręcza kierowcy przed rozpoczęciem przez kierowcę przewozu drogowego, a kierowca to zaświadczenie podpisuje.

3a. Minister właściwy do spraw transportu udostępnia na stronie podmiotowej urzędu obsługującego tego ministra wzór formularza zaświadczenia, o którym mowa w ust. 1.

4. Przepisy ust. 1–3 stosuje się odpowiednio do kierowcy niezatrudnionego przez przedsiębiorcę, lecz wykonującego osobiście przewozy na jego rzecz, oraz do przedsiębiorcy osobiście wykonującego przewozy drogowe.

Rozdział 4a

Okresy prowadzenia pojazdów, obowiązkowe przerwy w prowadzeniu i gwarantowane okresy odpoczynku kierowców wykonujących przewozy regularne, których trasa nie przekracza 50 km

Art. 31a. 1. Dzienny czas prowadzenia pojazdu od zakończenia jednego dziennego okresu odpoczynku do rozpoczęcia następnego dziennego okresu odpoczynku lub między dziennym okresem odpoczynku a tygodniowym okresem odpoczynku nie może przekroczyć 10 godzin.

2. Dzienny czas prowadzenia pojazdu oznacza łączny czas prowadzenia pojazdu określony w rozkładzie czasu pracy kierowcy na daną dobę, zgodnie z ustalonym rozkładem jazdy.

3. Tygodniowy łączny czas prowadzenia pojazdu nie może przekraczać 60 godzin, a w ciągu dwóch kolejnych tygodni 90 godzin.

Art. 31b. 1. Kierowcy mają obowiązek wykorzystać przerwę przeznaczoną na odpoczynek w wymiarze niekrótszym niż 30 minut, w przypadku gdy łączny dzienny czas prowadzenia pojazdu wynosi od 6 do 8 godzin, oraz w wymiarze niekrótszym niż 45 minut w przypadku, gdy łączny dzienny czas prowadzenia pojazdu przekracza 8 godzin. Przerwa ta nie może być odebrana przed rozpoczęciem lub po zakończeniu dziennego czasu prowadzenia pojazdu.

2. Przerwy, o których mowa w ust. 1, mogą być dzielone na okresy krótsze trwające co najmniej 15 minut każdy, które są wykorzystywane zgodnie z obowiązującym kierowcę rozkładem jazdy.

3. Przerwy, o których mowa w ust. 1, zawierają w sobie przerwę w pracy trwającą 15 minut, którą kierujący ma obowiązek odbyć, jeżeli dobowy wymiar czasu pracy kierowcy wynosi co najmniej 6 godzin zgodnie z art. 6 ust. 3.

4. Przerwy przeznaczone na odpoczynek, o których mowa w ust. 1, rozliczane są jak czas pracy.

Art. 31c. 1. W zakresie odpoczynku dziennego i tygodniowego stosuje się przepisy art. 14, z zastrzeżeniem ust. 2.

2. Tygodniowy okres odpoczynku rozpoczyna się nie później niż po zakończeniu sześciu okresów 24-godzinnych, licząc od zakończenia poprzedniego tygodniowego okresu odpoczynku.

Art. 31d. 1. Normy dotyczące czasu prowadzenia pojazdu, dziennego i tygodniowego okresu odpoczynku obowiązują także kierowcę wykonującego przewozy na rzecz więcej niż jednego podmiotu.

2. Sporządzane rozkłady jazdy dla kierowców wykonujących przewozy regularne, których trasa nie przekracza 50 km, uwzględniają możliwość wykorzystywania przerw określonych w art. 31b.

3. Postanowienia art. 24 ust. 1 pkt 2 stosuje się odpowiednio.

Art. 31e. 1. Rozkład czasu pracy ustala się na okres co najmniej jednego miesiąca.

2. Rozkład czasu pracy zawiera następujące dane: imię i nazwisko kierowcy, miejsce bazy pojazdu, który kierowca ma prowadzić, ustalony harmonogram okresów pracy kierowcy obejmujących okresy prowadzenia pojazdu, wykonywania innej pracy, przerw i pozostawiania w dyspozycji oraz dni wolne.

3. Rozkład czasu pracy kierowcy ustala i podpisuje pracodawca lub podmiot, na rzecz którego kierowca wykonuje przewozy.

4. Postanowienia ust. 1 stosuje się także, gdy kierowca w trakcie przyjętego okresu rozliczeniowego czasu pracy wykonuje przewozy inne, niż wskazane w rozdziale 4a.

Rozdział 5

Przepisy końcowe

Art. 32. Traci moc ustawa z dnia 24 sierpnia 2001 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. poz. 1354, z 2002 r. poz. 1286 oraz z 2003 r. poz. 1452).

Art. 33. Ustawa wchodzi w życie z dniem uzyskania przez Rzeczpospolitą Polską członkostwa w Unii Europejskiej³⁾.

³⁾ Rzeczpospolita Polska uzyskała członkostwo w Unii Europejskiej z dniem 1 maja 2004 r.