

**Wyjaśnienia**  
**do ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r.**  
**o czasie pracy kierowców**

**I. Wstęp**

Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców /Dz.U. Nr 92, poz. 879/ uchyliła dotychczasową ustawę z dnia 24 sierpnia 2001 r. o czasie pracy kierowców /Dz.U. Nr 123, poz. 1354, z 2002 r. Nr 155, poz. 1286 oraz z 2003 r. Nr 149, poz. 1452/.

W związku z powyższym powstał następujący stan prawny:

1. Ustawa z dnia 16 kwietnia br. określa czas pracy kierowców z uwzględnieniem postanowień dyrektywy 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.
2. Implementowane w uchylonej obecnie ustawie przepisy UE dotyczące okresów prowadzenia pojazdów, obowiązkowych przerw w prowadzeniu i gwarantowanych okresów odpoczynku, od dnia wejścia Polski do Unii Europejskiej, obowiązują jako samodzielne akty prawne.

Są to:

- 1/ rozporządzenie Rady nr 3820/85/EWG z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego,
- 2/ rozporządzenie Rady nr 3821/85/EWG z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urządzeń rejestrujących w transporcie drogowym.

**II. Regulacje dyrektywy 2002/15/WE w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego wdrożone w ustawie o czasie pracy kierowców**

W związku z wdrożeniem regulacji przewidzianych dyrektywą 2002/15/WE, w ustawie o czasie pracy kierowców zostały wprowadzone następujące przepisy:

1. W myśl art. 6 ust. 2 do czasu pracy kierowców zalicza się również czas /poza przyjętym rozkładem czasu pracy/, w którym kierowca pozostaje na stanowisku pracy, 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.
2. W art. 10 zostały zdefiniowane „okresy pozostawania do dyspozycji”. Są to okresy /inne niż przerwy i czas odpoczynku/, podczas których kierowca nie jest obowiązany pozostawać na stanowisku pracy, będąc jednakże w gotowości do rozpoczęcia albo kontynuowania prowadzenia pojazdu albo

wykonywania innej pracy. Pozostawanie do dyspozycji to w szczególności czas towarzyszenia pojazdowi transportowanemu promem lub pociągiem, czas oczekiwania na przejściach granicznych oraz w związku z ograniczeniami w ruchu drogowym. W uchylonej ustawie ww. sytuacje były określone jako czas przestoju.

3. Zgodnie z przepisem art. 12 ust. 2 tygodniowy czas pracy kierowcy może zostać przedłużony do 60 godzin, jednakże w przyjętym okresie rozliczeniowym /nieprzekraczającym 4 miesięcy/ średni tygodniowy czas pracy kierowcy nie może być dłuższy niż 48 godzin. Dopuszczalne wymiary czasu pracy /tzn. 48 godzin i 60 godzin/ obowiązują również kierowcę, który pracuje u więcej niż jednego pracodawcy.

4. W analogii do obowiązujących już przerw w prowadzeniu pojazdu /z mocy powołanego rozporządzenia nr 3820/85/EWG, dyrektywa 2002/15, przewiduje przerwy przeznaczone na odpoczynek po sześciu kolejnych godzinach pracy kierowcy, w wymiarze co najmniej 30 minut, jeżeli liczba godzin pracy w danym dniu nie przekracza 9 godzin lub w wymiarze co najmniej 45 minut, jeżeli liczba godzin pracy wynosi więcej niż 9 godzin. Przepis ten znalazł wyraz w postanowieniu art. 13 ustawy.

Stosownie do art. 27 przerwy te nie mają zastosowania do kierowców, którzy wykorzystali w danym dniu przerwy w prowadzeniu pojazdu, obowiązujące od dnia wejścia do Unii Europejskiej z mocy rozporządzenia nr 3820/85/EWG.

Oznacza to, że kierowca jest obowiązany wykorzystać przerwę tylko z jednego tytułu. Stosowanie przerwy w pracy, o której mowa w art. 13 ustawy ma miejsce w sytuacji, gdy kierowca nie ma obowiązku zastosowania się do przepisów omawianego rozporządzenia.

5. W art. 14 zostały wprowadzone przepisy określające przerwy przeznaczone na odpoczynek w wymiarze:

- co najmniej 11 godzin w każdej dobie,
- co najmniej 35 godzin w każdym tygodniu.

Stosownie do art. 27 przepis ten nie ma zastosowania do kierowców, którzy wykorzystali w danym dniu lub tygodniu odpoczynek, zgodnie z przepisami rozporządzenia nr 3820/85/EWG.

6. Zgodnie z dyrektywą, w art. 21 ustawy zawarto przepis stanowiący, że w przypadku, gdy praca jest wykonywana w porze nocnej przez co najmniej 4 godziny, czas pracy kierowcy w danej dobie nie może przekraczać 10 godzin.

7. W związku z wprowadzeniem w art. 12 ust. 3 zapisu dotyczącego czasu pracy kierowcy zatrudnionego u więcej niż jednego pracodawcy, w art. 24 pkt. 2 zobowiązano pracodawcę do uzyskania od kierowcy oświadczenia na piśmie o wymiarze zatrudnienia albo o niepozostawaniu w zatrudnieniu u innego pracodawcy.

8. Omówione wyżej przepisy art. 12 ust. 2 i 3, art. 13, art. 21 i art. 24 pkt 2 mają zastosowanie tylko do kierowców objętych przepisami rozporządzenia nr 3820/85.
9. Ze względu na równoległe obowiązywanie przepisów ustawy o czasie pracy kierowców, rozporządzenia nr 3820/85/EWG a także Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe /AETR/, które to przepisy zawierają regulacje dotyczące analogicznych unormowań tj. przerw w pracy i w prowadzeniu pojazdów oraz okresów odpoczynku, w art. 27 zawarto wyjaśnienia o wzajemnych relacjach pomiędzy odnośnymi przepisami.
10. W art. 28, 29 i 30 zostały wykonane upoważnienia przewidziane w rozporządzeniu nr 3820/85 dla krajów członkowskich UE.

### **III. Normy czasu prowadzenia, obowiązkowe przerwy w prowadzeniu i gwarantowane okresy odpoczynku kierowców określone w rozporządzeniu Rady nr 3820/85/EWG z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego /omówienie przepisów rozporządzenia/**

#### **Zakres rozporządzenia**

Rozporządzenie nr 3820/85 ma zastosowanie do kierowców wykonujących przewozy drogowe w krajach Unii Europejskiej (w tym na terenie Polski). Umowa Europejska dotycząca pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe /AETR/ (Dz.U. z 1999r. Nr 94, poz. 1087) będzie stosowana zamiast rozporządzenia do operacji transportu międzynarodowego wykonywanych:

- do i/lub z krajów trzecich będących stroną Umowy albo w tranzycie przez te kraje, dla całej podróży, w trakcie której takie operacje są wykonywane przez pojazdy zarejestrowane w Państwie Członkowskim lub w jednym ze wspomnianych państw trzecich,
- do i/lub z państwa trzeciego, które nie jest stroną Umowy, w przypadku jakiegokolwiek podróży odbywanej w obrębie Wspólnoty, gdy takie operacje są wykonywane przez pojazdy zarejestrowane w jednym z tych krajów.

Pojęcia „kierowca” oraz „przewóz drogowy” dla celów rozporządzenia oznaczają: „kierowca” – każdą osobę, która kieruje pojazdem nawet przez krótki okres czasu albo każdą osobę, która jest przewożona pojazdem, aby kierować nim w razie potrzeby,

„przewóz drogowy” – każdą podróż odbywaną na drogach publicznych przez pojazd, załadowany lub nie, służący do przewozu pasażerów lub rzeczy.

Stosownie do art. 4 rozporządzenia, jego przepisów nie stosuje się do przewozów drogowych wykonywanych:

- 1) pojazdami przeznaczonymi do przewozu rzeczy, gdy dopuszczalna masa całkowita pojazdu, łącznie z przyczepami lub naczepami, nie przekracza 3,5 tony;
- 2) pojazdami przeznaczonymi do przewozu osób, które ze względu na typ konstrukcyjny i wyposażenie nadają się do przewozu nie więcej niż dziewięciu osób łącznie z kierowcą i są do tego przeznaczone;
- 3) pojazdami przeznaczonymi do przewozu osób wykonywanego w ramach usług regularnych, których droga przebiegu nie przekracza 50 km;
- 4) pojazdami, których maksymalna dopuszczalna prędkość nie przekracza 30 kilometrów na godzinę;
- 5) pojazdami przeznaczonymi dla 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, utrzymania i kontroli dróg, usług zbierania odpadków, usług telegraficznych i telefonicznych, przewozu artykułów pocztowych, transmisji radiowej i telewizyjnej oraz usług 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 cyrków 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 towarów w celach prywatnych;
- 13) pojazdami używanymi do odbioru mleka z gospodarstw rolnych lub odwożącymi do tych gospodarstw pojemniki na mleko bądź produkty mleczne przeznaczone do żywienia zwierząt.

Ponadto stosownie do art. 29 ustawy o czasie pracy kierowców, na terytorium Polski rozporządzenia nie stosuje się również do przewozów wykonywanych przez:

- 1) pojazdy używane przez władze publiczne do świadczenia usług publicznych, które nie są konkurencyjne w stosunku do przedsiębiorstw transportu drogowego;

- 2) pojazdy używane przez przedsiębiorstwa rolnicze, ogrodnicze, leśne lub rybne do przewozu rzeczy w promieniu 50 km od miejsca normalnej bazy pojazdu łącznie z miejscowymi obszarami administracyjnymi, których ośrodki znajdują się w obrębie tego promienia;
- 3) pojazdy używane do przewozu odpadów zwierzęcych lub tusz zwierzęcych, nieprzeznaczonych do spożycia przez ludzi;
- 4) pojazdy używane do przewozu żywych zwierząt z gospodarstw rolnych na miejscowe rynki i odwrotnie lub z rynków do miejscowych rzeźni;
- 5) pojazdy używane jako sklepy na miejscowych rynkach lub w handlu obwoźnym lub używane jako ruchome punkty do wykonywania transakcji bankowych, walutowych lub oszczędnościowych, używane do czynności związanych z kultem, do wypożyczania książek, płyt lub kaset, do obsługi wydarzeń kulturalnych lub wystaw i specjalnie przystosowane do tych celów;
- 6) 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 w sposób znaczący celów niniejszego rozporządzenia. Państwa Członkowskie mogą wprowadzić konieczność posiadania indywidualnego upoważnienia do takich wyjątków;
- 7) pojazdy poruszające się wyłącznie na wyspach o powierzchni nie przekraczającej 2300 km<sup>2</sup>, które nie są połączone z resztą terytorium państwowego mostem, brodem ani tunelem otwartym dla ruchu pojazdów silnikowych;
- 8) pojazdy używane do przewozu rzeczy i napędzane gazem wytwarzanym w pojeździe, napędzane elektrycznie lub wyposażone w regulator, jeśli takie pojazdy są uznane, w świetle ustawodawstwa Państwa Członkowskiego zarejestrowania, za równoważne pojazdom napędzanym benzyną lub olejem napędowym i których ciężar łącznie z przyczepą lub naczepą nie przekracza 3,5 ton;
- 9) pojazdy używane do nauki prowadzenia pojazdu, mającej na celu uzyskanie prawa jazdy;
- 10) ciągniki używane wyłącznie do prac rolniczych i leśnych.

W myśl art. 30 ustawy o czasie pracy kierowców, minister właściwy do spraw transportu może udzielić:

- 1) po upoważnieniu przez Komisję Europejską, zwolnienia od stosowania postanowień rozporządzenia w przypadku operacji transportowych wykonywanych w wyjątkowych okolicznościach;
- 2) w nagłych przypadkach czasowego zwolnienia od stosowania postanowień rozporządzenia na okres nieprzekraczający 30 dni; o udzielonym zwolnieniu minister właściwy do spraw transportu niezwłocznie powiadamia Komisję Europejską.

O udzielonym zwolnieniu Minister informuje w drodze obwieszczenia, ogłaszanego w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski”.

## **Dzienny czas prowadzenia**

Kierowca może prowadzić nie dłużej niż 9 godzin między dwoma okresami odpoczynku dziennego lub między odpoczynkiem dziennym i tygodniowym. Dwa razy w tygodniu czas prowadzenia może być wydłużony do 10 godzin.

## **Obowiązkowe przerwy w prowadzeniu pojazdu**

Kierowca nie może prowadzić dłużej niż 4,5 godziny bez przerwy, o ile nie rozpoczyna odpoczynku dziennego lub tygodniowego. Bezpośrednio po 4,5 godzinach prowadzenia lub w ich trakcie kierowca musi skorzystać z 45 minutowej przerwy. Przerwa może być wykorzystana w częściach, nie krótszych niż 15 minut każda. W trakcie przerwy kierowcy nie wolno wykonywać innej pracy. Czasu oczekiwania i czasu spędzonego w pojeździe będącym w ruchu, na promie lub w pociągu nie traktuje się jako wykonywania „innej pracy”.

Termin „czas oczekiwania” jest zdefiniowany w art. 15 ust. 3 rozporządzenia Rady nr 3821/85/EWG z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urządzeń rejestrujących w transporcie drogowym. Zgodnie z tym przepisem „czas oczekiwania” oznacza okres, w którym kierowcy pozostają na stanowisku pracy tylko w celu odebrania informacji i rozpoczęcia bądź wznowienia prowadzenia pojazdu lub wykonywania innej pracy.

## **Tygodniowy i dwutygodniowy dopuszczalny czas prowadzenia pojazdu**

W rozporządzeniu nie określono bezpośrednio limitu tygodniowego czasu prowadzenia. Jednakże uregulowano, że nie później niż po 6 dziennych okresach prowadzenia pojazdu kierowca musi odebrać tygodniowy odpoczynek. Tygodniowy odpoczynek może być odłożony do zakończenia szóstego dnia, jeżeli łączny czas prowadzenia pojazdu nie przekracza maksimum odpowiadającego sześciu dziennym okresom prowadzenia pojazdu (56 godzin w tygodniu – 4x 9 godzin oraz 2 x 10 godzin), z wyjątkiem międzynarodowych przewozów pasażerów o charakterze innym niż przewozy regularne, gdzie odpoczynek tygodniowy może być przełożony i wykorzystany po 12 dziennych okresach prowadzenia (dwutygodniowy limit czasu prowadzenia- 90 godzin) i dołączony do tygodniowego odpoczynku za drugi tydzień. Na wniosek kierowcy odpoczynku udziela się w miejscu gdzie znajduje się baza pojazdu lub w miejscu zamieszkania kierowcy.

Całkowity czas prowadzenia w okresie dwutygodniowym nie może przekroczyć 90 godzin.

## **Dzienny okres odpoczynku**

Zgodnie z definicją zawartą w rozporządzeniu, „odpoczynek” oznacza każdy nieprzerwany okres obejmujący co najmniej jedną godzinę, podczas którego kierowca może swobodnie dysponować swoim czasem.

### **1. Pojazd prowadzony przez jednego kierowcę**

Kierowcy przysługuje minimum 11 godzin nieprzerwanego odpoczynku w każdym 24-godzinnym okresie.

Odpoczynek może być podzielony na części (dwie lub trzy), z których jedna musi trwać 8 nieprzerwanych godzin. Podzielony w ten sposób dzienny odpoczynek musi łącznie trwać 12 godzin.

Odpoczynek dzienny może być skrócony do 9 godzin nie częściej niż 3 razy w tygodniu, pod warunkiem że przed upływem następnego tygodnia kierowca otrzyma równoważący odpoczynek. Odpoczynek stanowiący rekompensatę za skrócenie odpoczynku dziennego musi być dołączony do innego odpoczynku trwającego nie krócej niż 8 godzin. Na wniosek kierowcy może być udzielony w miejscu zamieszkania kierowcy lub w miejscu gdzie znajduje się baza pojazdu.

Dzienny odpoczynek może być wykorzystany w pojeździe, pod warunkiem że jest on zaparkowany i wyposażony w miejsce do spania.

### **2. Pojazd prowadzony przez co najmniej dwóch kierowców**

Jeżeli pojazd jest prowadzony przez dwóch kierowców, każdy z nich musi skorzystać z co najmniej 8 nieprzerwanych godzin odpoczynku w okresie 30-godzinnym.

Pozostałe limity (dopuszczalny czas prowadzenia, przerwy w prowadzeniu, odpoczynek tygodniowy) pozostają bez zmian.

W czasie, gdy jeden z kierowców prowadzi, drugi może odebrać wymaganą przepisami przerwę w prowadzeniu (ale nie odpoczynek) przebywając w poruszającym się pojeździe.

Odpoczynek może być przez kierowców wykorzystany w pojeździe, tylko gdy pojazd jest zaparkowany i wyposażony w odpowiednie miejsca do spania.

### **3. Pojazd transportowany promem lub pociągiem**

W sytuacji gdy kierowca towarzyszy pojazdowi przewożonemu promem lub pociągiem, dzienny odpoczynek, który kierowca odbiera na pokładzie promu lub w pociągu może być przerwany tylko jeden raz. Odpoczynek odbierany na lądzie musi być wykorzystany przed lub po wykorzystaniu odpoczynku, który miał miejsce na promie lub w pociągu. Przerwa w trakcie odpoczynku dziennego musi być jak najkrótsza i nie może przekraczać jednej godziny przed wejściem na pokład lub zejściem z pokładu (łącznie z formalnościami celnymi). Podczas odpoczynku kierowca musi mieć udostępnione łóżko lub odpowiednie miejsce do spania.

W przypadku przerwania w sposób wyżej opisany odpoczynku dziennego przedłuża się go o dwie godziny.

### **Tygodniowy okres odpoczynku**

W każdym tygodniu jeden z odpoczynków dziennych przedłuża się jako odpoczynek tygodniowy.

Kierowcy przysługuje minimum 45 godzin nieprzerwanego odpoczynku, który może zostać skrócony do minimum 36 godzin, jeżeli odpoczynek jest odbierany w miejscu zamieszkania kierowcy lub w miejscu gdzie znajduje się baza pojazdu lub minimum 24 godzin, jeżeli odpoczynek jest odbierany w innym miejscu.

Każde skrócenie odpoczynku powinno być zrekompensowane poprzez udzielenie równoważącego odpoczynku do końca trzeciego tygodnia następującego po tygodniu, w którym odpoczynek został skrócony.

Odpoczynek stanowiący rekompensatę za skrócenie odpoczynku tygodniowego musi być dołączony do odpoczynku trwającego nie krócej niż 8 godzin. Na wniosek kierowcy odpoczynek powinien być udzielony w miejscu jego zamieszkania lub w miejscu gdzie znajduje się baza pojazdu.

W przypadku międzynarodowych przewozów pasażerów o charakterze innym niż przewozy regularne, odpoczynek tygodniowy może zostać przełożony do tygodnia następującego po tygodniu, za który ten odpoczynek przysługuje i dołączony do odpoczynku tygodniowego za ten drugi tydzień.

### **Dopuszczalne odstępianie od przepisów rozporządzenia nr 3820/85**

Pod warunkiem, że nie zagraża to bezpieczeństwu ruchu drogowego oraz w celu dotarcia do odpowiedniego miejsca postoju, kierowca może odstąpić od przepisów rozporządzenia nr 3820/85 w stopniu niezbędnym dla zapewnienia bezpieczeństwa osób, pojazdu lub ładunku.

Przyczyny odstąpienia od stosowania przepisów rozporządzenia, kierowca musi opisać na wykresówce urządzenia rejestrującego lub w planie pracy.

Europejski Trybunał Sprawiedliwości, w orzeczeniu z dnia 9 listopada 1995r. (C-235/94), podkreślił że przedsiębiorstwo transportowe w świetle przepisów rozporządzenia jest zobowiązane organizować pracę w sposób umożliwiający kierowcy przestrzeganie przepisów, co oznacza że nie może planować odstąpienia od przepisów przed wyjazdem kierowcy.

#### **IV. Stosowanie przepisów rozporządzenia nr 3820/85 i ustawy o czasie pracy kierowców /pytania i odpowiedzi/**

1. Jeżeli w danym dniu prowadzę pojazd objęty przepisami rozporządzenia nr 3820/85, czy powinienem stosować przerwy, o których mowa w art. 7 rozporządzenia, czy w art. 13 ustawy o czasie pracy kierowców?

W myśl art. 3 ustawy przepisy rozporządzenia lub umowy AETR mają pierwszeństwo w stosowaniu.

Jeżeli kierowca prowadzi pojazd, przepisy rozporządzenia i umowy AETR wymagają zastosowania 45-minutowej przerwy po 4,5 godzinach prowadzenia lub 2-3 przerw, z których każda trwa nie mniej niż 15 minut w trakcie lub bezpośrednio po tym okresie prowadzenia.

Stosownie do art. 27 ust. 4 ustawy, do kierowców, którzy wykorzystali przerwy w prowadzeniu przeznaczone na odpoczynek, zgodnie z przepisami rozporządzenia i Umowy AETR, nie stosuje się przerwy, o której mowa w art. 13 ust. 1.

Przepisy art. 13 ustawy będą miały zastosowanie, jeżeli kierowca w danym dniu wykonuje oprócz prowadzenia pojazdu również inne prace.

Przykład:

Kierowca przez 4 godziny prowadzi pojazd, następnie przez kolejne 2 godziny wykonuje inne prace - w związku z tym powinien skorzystać z 30-minutowej przerwy określonej w art. 13 ustawy. Jeżeli po przerwie kierowca prowadzi pojazd przez 0,5 godziny, powinien skorzystać dodatkowo z 15 minutowej przerwy określonej w art. 7 rozporządzenia lub umowy AETR (do wymaganej zgodnie z art. 7 rozporządzenia 45 minutowej przerwy stosowanej po lub w trakcie 4,5 godzin prowadzenia pojazdu wlicza się wcześniej wykorzystaną przerwę 30 minutową).

Przerwy określone w art. 13 ustawy stosuje się tylko do kierowców objętych przepisami rozporządzenia nr 3820/85 (art. 22 ustawy).

2. Jeżeli w danym tygodniu kierowca zatrudniony na podstawie umowy o pracę prowadzi pojazd objęty rozporządzeniem nr 3820/85 tylko w niektórych dniach, czy musi stosować odpoczynek tygodniowy w wymiarze określonym w art. 14 ustawy, czy w art. 8 rozporządzenia (lub odpowiednio umowy AETR)?

W myśl art. 3 ustawy przepisy rozporządzenia lub umowy AETR mają pierwszeństwo w stosowaniu. Jeżeli kierowca prowadził nawet przez jeden-dwa dni pojazd objęty przepisami rozporządzenia powinien zastosować odpoczynek tygodniowy w wymiarze określonym w rozporządzeniu.

3. Czy przepisy ustawy mają zastosowanie do rolników lub zatrudnianych przez nich kierowców?

Ustawa o czasie pracy kierowców dotyczy kierowców pozostających w stosunku pracy, a więc również kierowców zatrudnianych przez rolników.

Przepisy ustawy, w części dotyczącej rozdziału 4, mogą mieć zastosowanie do rolników wykonujących przewozy objęte rozporządzeniem nr 3820/85, gdyż zgodnie z przepisami rozporządzenia, dla jego celów kierowcą jest każda osoba prowadząca pojazd lub przewożona tym pojazdem, aby mogła przejąć jego prowadzenie w razie konieczności.

4. Czy czas przerwy stosowanej do kierowcy zatrudnionego w systemie przerywanego czasu pracy może być zaliczany do odpoczynku dziennego?

System przerywanego czasu pracy jest systemem uciążliwym dla pracownika, w związku z tym może być stosowany w szczególnie uzasadnionych przypadkach. Za czas przerwy przysługuje kierowcy określone wynagrodzenie. Czas jej trwania nie może być zaliczony do czasu odpoczynku, są to bowiem odmienne okresy niewykonywania pracy.