

Monika Frontczak¹

Frontczak, Skorupa-Kostaszuk Kancelaria Radców Prawnych s. c.



Czas pracy kierowców. Definicje ustawowe. Pojęcie czasu pracy kierowców.

Prezentowany artykuł jest drugim z cyklu publikacji dotyczących czasu pracy kierowców. Następne artykuły omawiające szczegółowo to zagadnienie prezentowane będą w kolejnych numerach „Logistyki”. Intencją autorki jest przedstawienie omawianych zagadnień od strony praktycznej i umożliwienie w ten sposób znalezienia przez zainteresowanych odpowiedzi na bieżące pytania dotyczące przedmiotowej tematyki.

Definicje ustawowe

Uwagi ogólne. Każdy z trzech podstawowych aktów prawnych dotyczących czasu pracy kierowców, to jest Ustawa, Rozporządzenie oraz Umowa², zawiera swój własny katalog definicji, przy czym katalogi te różnią się między sobą liczbą definicji (najszerzy jest katalog zawarty w Rozporządzeniu, a najwęższy w Ustawie). Ponadto tylko jeden akt prawny, a mianowicie Ustawa, nie wprowadza własnych definicji niektórych pojęć, lecz odsyła w odniesieniu do tego pojęcia do innych aktów prawnych, a konkretnie do Rozporządzenia oraz do *Ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym* (Dz. U. 01.125.1371 z późn. zm.).

Wyjaśnienie pojęć. W tym miejscu wyjaśnione zostaną niektóre pojęcia używane w omawianych aktach prawnych, to jest te, które wzbudzają wątpliwości interpretacyjne, przy czym same definicje przytaczane będą wyłącznie w zakresie niezbędnym do omówienia danego pojęcia, tak więc w celu zapoznania się z daną definicją w całości należy sięgnąć do odpowiedniego aktu prawnego. Ponadto w tym artykule omówione zostaną tylko pojęcia ogólne, to jest niezwiązane bezpośrednio z czasem pracy. Te, które bezpośrednio odnoszą się do czasu pracy, omówione zostaną w kolejnych artykułach.

Kierowca. Legalna definicja kierowcy znajduje się wyłącznie w Rozporządzeniu i Umowie, i obie definicje są do siebie bardzo zbliżone. W obu aktach prawnych pojęcie kierowcy sprowadza się do faktycznego wykonywania czynności kierowcy. Co do pojęcia kierowcy w rozumieniu Ustawy, to z porównania orzecznictwa i doktryny można również z całą pewnością stwierdzić, iż kierowcą będzie osoba faktycz-

nie wykonująca czynności kierowcy. Tak więc nie wystarczy samo formalne zatrudnienie danej osoby na takim stanowisku. Problem pojawia się również w przypadku łączonych stanowisk, na przykład kierowca – serwisant czy kierowca – magazynier – czy do takiej osoby należy stosować przepisy o czasie pracy kierowców? Decydować będzie dominująca cecha zatrudnienia, co jednak w praktyce może nastęczyć sporo kłopotów. Stąd każdy przypadek należy oceniać indywidualnie. I tak na przykład jeśli pracownik wysyłany jest z reguły w celu świadczenia usług serwisowych, choćby sam dojazd trwał dłużej niż usługa, to – zdaniem autorki – dominować będzie cecha stanowiska serwisanta; jeśli głównym obowiązkiem pracownika jest dowożenie towaru (na przykład z hurtowni do sklepu) i jedynie pomoc przy rozładowaniu i rozmieszczeniu towaru w magazynie, to decydować będzie cecha stanowiska kierowcy. W każdym jednak przypadku wyłączną kompetencję do oceny, czy dana osoba jest kierowcą w rozumieniu przepisów o czasie pracy kierowców, mają sądy, co potwierdza Główny Inspektorat Pracy w stanowisku z dnia 11 sierpnia 2008 roku (znak: GPP-302-4560-609/08/PE). Tak więc inspektor pracy w trakcie kontroli nie ma uprawnień do rozstrzygnięcia takich wątpliwości.

Transport drogowy. Ustawa odsyła w tym zakresie do *Ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym*, gdzie stosowna definicja znajduje się w art. 4 pkt. 1-3. Analizując tę definicję należy zwrócić uwagę na kilka aspektów.

Po pierwsze, wykonywanie transportu drogowego nie może być rozumiane jako wykonywanie czynności faktycznych związanych z przemieszczaniem się pojazdu po drogach. Nie chodzi bowiem o prowadzenie pojazdu przez kierowcę, tylko o prowadzenie działalności gospodarczej polegającej na świadczeniu usług transportowych. Po drugie, orzecznictwo sądów administracyjnych stoi na stanowisku, że wykonywanie transportu drogowego traktowane być musi jako działanie faktyczne polegające na przewozie osób lub rzeczy (a właściwie świadczeniu usług w tym zakresie), odpowiadające definiowanemu transportowi drogowemu, z tym jednak, że nie musi stanowić przedmiotu trwale prowadzonej działalności gospodarczej, a tym bardziej ewidencjonowanej³.

¹ Autorka jest radcą prawnym, współnikiem kancelarii: Frontczak, Skorupa-Kostaszuk Kancelaria Radców Prawnych s. c. w Poznaniu (e-mail: kancelaria@f-sk.pl; www.f-sk.pl).

² Czytelnikom, którzy nie znają treści pierwszego artykułu z cyklu wyjaśniam, iż *Ustawa* to *Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców* (Dz. U. 04.92.879 z późn. zm.), *Rozporządzenie* to *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. U. UE. L. 2006.102.1), a *Umowa* to *Umowa europejska dotycząca pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowo (AETR), sporządzona w Genewie dnia 1 lipca 1970 r. (oświadczenie rządowe z dnia 30 sierpnia 1999 r. w sprawie ratyfikacji przez Rzeczpospolitą Polską tej Umowy Europejskiej, Dz. U. 99.94.1086 i 1087).*

³ Wyrok NSA w Warszawie z dnia 20.01.2009 r., sygn. II GSK 670/08, LEX nr 478526.

Oznacza to, że nawet jeśli dana osoba dokonuje okazjonalnego odpłatnego przewozu osób lub rzeczy, albo prowadzi działalność w tym zakresie bez jej zgłoszenia do właściwego organu, to i tak podlega przepisom dotyczącym transportu drogowego. Z drugiej strony, sam wpis określonego podmiotu do ewidencji działalności gospodarczej nie powoduje, iż winien on być postrzegany jako przedsiębiorca we wszystkich aspektach swego działania. Bez trudu bowiem można wyobrazić sobie sytuację, że przedsiębiorca wykonujący działalność gospodarczą w zakresie transportu drogowego będzie używał pojazdu do celu niemającego nic wspólnego z prowadzoną działalnością, na przykład do własnej przeprowadzki.

Co do zakresu pojęcia „transport drogowy”, to z ww. art. 4 pkt. 3 wynika, iż transport drogowy obejmuje również każdy przejazd drogowy wykonywany przez przedsiębiorcę pomocniczo w stosunku do działalności gospodarczej, niespełniający warunków niezarobkowego przewozu drogowego (przewozu na potrzeby własne) określonego w art. 4 pkt. 4, oraz działalność gospodarczą w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy. W pierwszym przypadku chodzi – zdaniem autorki – o pomocniczy przejazd w stosunku do głównej działalności gospodarczej danego przedsiębiorcy (na przykład produkcyjnej lub handlowej), to jest o przejazd wykonywany na rzecz samego przedsiębiorcy, co wynika z porównania tego zapisu z zapisem w art. 4 pkt. 4, przy czym przejazd ten nie spełnia wszystkich wskazanych tam warunków, na przykład pojazd prowadzony jest przez osobę zatrudnioną na podstawie umowy cywilnoprawnej, a nie pracownika. *Pośrednictwo przy przewozie rzeczy* jest natomiast jednym z elementów działalności spedycyjnej w zakresie transportu drogowego. Każdy, kto obecnie wykonuje spedycję, podlega zatem przepisom *Ustawy o transporcie drogowym* w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy. Nie dotyczy to spedytorów zajmujących się wyłącznie spedycją w innych, niż transport drogowy, gałęziach transportu.

Na koniec zaznaczyć należy, że pojęcie „transportu drogowego” znajduje się wyłącznie w Ustawie, która różnicuje kierowców na tych zatrudnionych w transporcie i pozostałych kierowców. Zgodnie ze stanowiskiem Departamentu Prawnego GIP (pismo z 27 stycznia 2009 r., znak: GPP-417-4560-7/09/PE/RP) kierowcą zatrudnionym w transporcie drogowym jest kierowca zatrudniony przez firmę posiadającą licencję na transport drogowy. Stanowisko to jest jednak o tyle nieprecyzyjne, że, jak wspomniano wyżej, możliwym jest (choć niezgodnym z prawem) świadczenie usług w zakresie transportu drogowego bez formalnego prowadzenia działalności gospodarczej, a więc tym samym bez licencji. Widać GIP opiera swoje twierdzenie na założeniu, że wszelka działalność transportowa odbywa się zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Stanowisko pracy kierowcy. W pierwszej kolejności wskazać należy na błąd terminologiczny, gdyż w przedmiotowej definicji chodzi o miejsce pracy kierowcy, a nie stanowisko, na jakim jest zatrudniony. Stanowisko (miejsce) pracy kierowcy obejmuje między innymi siedzibę pracodawcy oraz inne miejsce prowadzenia działalności gospodarczej przez pracodawcę, na przykład filie, przedstawicielstwa i oddziały, przy

czym chodzi wyłącznie o miejscowość, a nie konkretny adres. Ponadto, co wynika z porównania definicji stanowiska pracy kierowcy i podróży służbowej (o czym niżej), chodzi tylko o jedną miejscowość – przyjęcie nawet dwóch miejscowości byłoby nielogiczne. Innymi słowy – jeśli pracodawca ma siedzibę w miejscowości X, a filię w miejscowości Y, to miejscem pracy kierowcy może być tylko jedna z tych miejscowości i powinna to być miejscowość, w której skoncentrowana jest działalność pracodawcy w zakresie usług transportowych (na przykład pracodawca „Z Sp. z o. o.” ma swoją siedzibę w Płocku – tam znajduje się jego organ zarządzający, ale baza transportowa położona jest w Łodzi; w takim przypadku stanowiskiem pracy kierowcy powinna być Łódź). Koncentracja faktycznej działalności pracodawcy w określonej miejscowości ma również znaczenie w razie przeniesienia tej działalności (również razem z siedzibą) do innej miejscowości bez uaktualnienia tej zmiany w odpowiednim rejestrze prowadzonym dla przedsiębiorców. Jeśli natomiast pracodawca ma kilka oddziałów w różnych miejscowościach, to również należy wskazać jedną miejscowość, właściwą dla danego kierowcy.

Podróż służbowa. Definicja podróży służbowej wprowadzona została do Ustawy nowelizacją z 3 kwietnia 2010 roku. Zgodnie z nią, podróżą służbową jest każde zadanie służbowe polegające na wykonaniu na polecenie pracodawcy:

- a) przewozu drogowego poza miejscowość, w której mieści się siedziba pracodawcy (lub jego oddział, filia),
- b) wyjazdu poza miejscowość, w której mieści się siedziba pracodawcy (lub jego oddział, filia) w celu wykonania przewozu drogowego.

Z powyższego wynika, że podróżą służbową będzie właściwie każdy wyjazd wykonywany przez kierowcę, a więc również przejazd pustym pojazdem po towar, a także przejazd kierowcy (bez względu na środek transportu) po odbiór pojazdu z towarem lub bez.

Pojęcie czasu pracy kierowcy

Czas pracy kierowców zdefiniowany został wyłącznie w Ustawie i to przez odniesienie do otwartego katalogu określonych *czynności związanych z przewozem drogowym*. W praktyce istotnym jest to, czy jakiegokolwiek inne czynności wykonywane przez kierowcę i nieobjęte ustawowym katalogiem są związane z przewozem drogowym. Jeśli nie, to nie będą one wliczane do czasu pracy kierowcy, lecz zastosowanie do nich mieć będą ogólne zasady czasu pracy. Szczególnie jaskrawym przykładem kolizji czynności kierowcy i innych czynności będą czynności załadunku i rozładunku, jeśli ta sama osoba zatrudniona będzie jednocześnie na stanowisku kierowcy i magazyniera. Tak więc ponownie dochodzimy do wniosku, że każda sytuacja musi być rozpatrywana indywidualnie z uwzględnieniem treści, w tym także faktycznej, stosunku pracy.

Tematem kolejnych artykułów będzie omówienie szczegółowo poszczególnych pojęć wchodzących w skład pojęcia czasu pracy kierowców.