

Monika Frontczak¹

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



Czas pracy kierowców. Pojęcia w ramach czasu pracy kierowców (cz. 2)

Prezentowany artykuł jest czwartym i ostatnim z cyklu artykułów dotyczących czasu pracy kierowców. Intencją autorki jest przedstawienie omawianych zagadnień od strony praktycznej i umożliwienie w ten sposób znalezienia przez zainteresowanych odpowiedzi na bieżące pytania dotyczące przedmiotowej tematyki.

Uwagi ogólne

Omówienie w niniejszym artykule pojęć z zakresu czasu pracy kierowców ma charakter ogólny, to znaczy przedmiotem artykułu nie są szczegółowe regulacje dotyczące wymiaru czasu pracy, długości przerw i okresów odpoczynku. W tym zakresie autorka odsyła do poszczególnych aktów prawnych. Celem artykułu jest jedynie zwrócenie uwagi na różnice w poszczególnych aktach prawnych co do niektórych pojęć, mające istotne znaczenie praktyczne.

Odpoczynek a wypoczynek

Pojęcie „odpoczynku” znajduje się w Rozporządzeniu oraz Umowie. Różnica pomiędzy definicjami w obu aktach prawnych sprowadza się do tego, że zgodnie z Umową odpoczynek musi trwać co najmniej 1 godzinę. Co do „wypoczynku”, to wprawdzie brak stosownej definicji, tym niemniej Rozporządzenie rozróżnia wypoczynek od odpoczynku, co wynika z porównania definicji przerwy oraz odpoczynku. W trakcie wypoczynku kierowca nie może ani prowadzić pojazdu ani wykonywać żadnej innej pracy. Wypoczynek wypełnia więc całą przerwę. Natomiast w trakcie odpoczynku kierowca może swobodnie dysponować swoim czasem. Tak więc, z literalnego brzmienia definicji odpoczynku wynika, że czas odpoczynku kierowca może przeznaczyć w całości na wypoczy-

nek, na inne czynności zdefiniowane jako czas pracy, a nawet na pracę u innego pracodawcy o zupełnie innym charakterze.

Czas pracy a czas prowadzenia pojazdu i okres prowadzenia pojazdu

Przy organizowaniu czasu pracy kierowców, w zależności od tego, który akt prawny będzie miał zastosowanie do danego przewoźu², należy mieć na uwadze, że przy rozliczaniu czasu pracy, w szczególności przy określaniu okresów przerw i odpoczynków, Ustawa posługuje się pojęciem czasu pracy, a Rozporządzenie i Umowa raczej pojęciem czasu prowadzenia pojazdu.

Jak już wspomiano³, czas pracy kierowcy w rozumieniu Ustawy nie obejmuje tylko czasu prowadzenia pojazdu, lecz również szeregu innych czynności. Konieczność wykonywania przez kierowcę innych czynności niż prowadzenie pojazdu przewidziana jest również w Rozporządzeniu, z tym, że Rozporządzenie za inną pracę uznaje nie tylko czynności związane z transportem (podobnie jak Ustawa), ale wszelką pracę dla tego samego lub innego pracodawcy, w sektorze transportowym lub poza nim.

Rozróżnienie czasu pracy od czasu prowadzenia pojazdu ma w praktyce istotne znaczenie i powoduje trudności przy rozliczaniu czasu pracy kierowców. Ponadto sprawia, że Ustawa jest dużo bardziej restrykcyjna od Rozporządzenia. Przykładem może być chociażby dobowy wymiar czasu pracy. Zgodnie z Ustawą, czas pracy kierowcy nie może przekraczać 8 godzin na dobę, a zgodnie z Rozporządzeniem – sam tylko dzienny czas prowadzenia pojazdu (z pominięciem jakichkolwiek innych czynności związanych z przewozem) nie może przekroczyć 9 godzin. Ponadto, zgodnie z Rozporządzeniem, tygo-

dniowy czas prowadzenia pojazdu nie może przekroczyć 56 godzin i nie może skutkować przekroczeniem maksymalnego tygodniowego czasu pracy ustalonego w *Dyrektywie 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* (60 godzin). Zgodnie natomiast z Ustawą, czas pracy kierowcy nie może przekraczać przeciętnie 40 godzin w przeciętnie 5-dniowym tygodniu pracy, w przyjętym okresie rozliczeniowym nieprzekraczającym 4 miesięcy.

Różnice dotyczące obliczania czasu pracy kierowców wynikające z Ustawy i Rozporządzenia oraz trudności z tym związane zostały zauważone przez inspekcję pracy, która postuluje zmianę przepisów Ustawy. Z drugiej jednak strony zdarzają się przypadki, gdy inspektor pracy postanawia ukarać pracodawcę, gdy ten narusza Ustawę, choć działa stosownie do postanowień Rozporządzenia, które, jak już wskazywano, ma pierwszeństwo przed Ustawą⁴. Stąd wniosek, że całkowitą pewnością działania zgodnie z obowiązującymi przepisami można mieć tylko wówczas, gdy zastosuje się przepisy najbardziej restrykcyjne (przy założeniu jednoczesnego obowiązywania w odniesieniu do danego przewoźu więcej niż jednego aktu prawnego⁵).

Tematem kolejnego artykułu będą formalne aspekty zawierania umów przewoźu, w tym zawieranie umów przewoźu pomiędzy spedytorami a przewoźnikami oraz przewoźnikami i ich podwykonawcami, a także prawidłowe wypełnianie listów przewoźowych stosownie do treści zawartej umowy przewoźu oraz konsekwencje nieprawidłowego wypełnienia listu przewoźowego, w szczególności w odniesieniu do uprawnień stron umowy przewoźu do dochodzenia roszczeń z umowy przewoźu oraz roszczeń z tytułu umów ubezpieczenia OC przewoźników.

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

² Kwestia ta była szczegółowo omówiona w artykule Autorki pt. *Czas pracy kierowców. Źródła prawa i zakres ich stosowania* w nr 5/2010 „Logistyki”, s. 50-51.

³ Zob. M. Frontczak, *Czas pracy kierowców. Definicje ustawowe. Pojęcie czasu pracy kierowców*, „Logistyka” nr 6/2010, s. 64-65.

⁴ Zob. M. Frontczak, *Czas pracy kierowców. Źródła prawa i zakres ich stosowania*, „Logistyka” nr 5/2010, str. 50-51.

⁵ Tamże.