

Monika Frontczak¹

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



Czas pracy kierowców. Źródła prawa i zakres ich zastosowania

Prezentowany artykuł jest pierwszym z cyklu dotyczącego czasu pracy kierowców. Następne artykuły, omawiające szczegółowo tę tematykę, prezentowane będą w kolejnych numerach „Logistyki”. Intencją autorki jest przedstawienie tych zagadnień od strony praktycznej i umożliwienie w ten sposób znalezienia odpowiedzi na bieżące pytania przez zainteresowanych.

Źródła prawa

W polskim systemie prawnym czas pracy kierowców regulowany jest przez następujące akty prawne:

- Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. 04.92. 879 z późn. zm.) – zwana dalej Ustawą
- 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) – zwane dalej Rozporządzeniem
- Umowa europejska dotycząca pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (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) – zwana dalej Umową.

W związku z obowiązywaniem kilku aktów prawnych regulujących to samo za-

gadnienie, przedsiębiorcy często stoją w obliczu problemu, który w z ww. aktów prawnych należy zastosować do danego przewozu. Poniższy tekst ma za zadanie rozstrzygnąć przynajmniej część wątpliwości dotyczących zakresu stosowania poszczególnych przepisów.

Zastosowanie poszczególnych aktów prawnych

To, który z ww. aktów prawnych znajdzie zastosowanie do konkretnego przypadku przewozu, uzależnione jest od charakteru zatrudnienia kierowcy, rodzaju pojazdu oraz terytorium, przez jakie odbywa się przewóz. Poniżej, w punktach A, B i C, przedstawiono zastosowanie poszczególnych aktów prawnych w odniesieniu do każdego z ww. kryterium z osobna i w odezwaniu od pozostałych kryteriów.

A. Charakter zatrudnienia kierowcy. W odniesieniu do kierowców zatrudnionych na podstawie stosunku pracy w rozumieniu kodeksu pracy, zastosowanie mieć będzie każdy z wymienionych aktów prawnych. Natomiast w przypadku kierowców zatrudnionych na podstawie umowy zlecenia albo innej umowy cywilnoprawnej, do której stosuje się przepisy o zleceniu, a także kierowców świadczących swoje usługi w ramach prowadzonej przez siebie indywidualnej działalności gospodarczej, zastosowanie będą miały wyłącznie przepisy Rozporządzenia lub Umowy.

B. Rodzaj pojazdu. Rozporządzenie oraz Umowa mają zastosowanie wyłącznie do przewozu drogowego:

- rzeczy (towarów), gdy dopuszczalna

masa całkowita pojazdu łącznie z przyczepą lub naczepą przekracza 3,5 t²

- osób, pojazdami przystosowanymi i przeznaczonymi do przewozu więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą.

Oprócz powyższej zasady ogólnej należy pamiętać, że istnieje kilkanaście kategorii przewozów wyłączonych z obowiązku stosowania przepisów Rozporządzenia lub Umowy. Wyjątki takie przewiduje art. 3 i art. 13 Rozporządzenia oraz art. 2 Umowy, przy czym poszczególne kategorie przewozów wyłączonych niestety nie pokrywają się³. Ustawa natomiast dotyczy każdego rodzaju przewozu, bez względu na rodzaj pojazdu (ciężarowy, osobowy, specjalny). Oznacza to, iż przykładowo do kierowcy prezesa firmy, prowadzącego samochód osobowy, zastosowanie mieć będzie wyłącznie Ustawa.

C. Terytorium, przez które odbywa się przewóz. Ustawa ma zastosowanie do każdego przewozu drogowego, bez względu czy jest to przewóz krajowy, czy międzynarodowy. Rozporządzenie stosuje się do przewozu drogowego (krajowego i międzynarodowego) wykonywanego:

- wyłącznie na terytorium UE (w tym wyłącznie na terytorium Polski albo częściowo w Polsce, a częściowo w innym kraju UE)
- pomiędzy UE, Szwajcarią i państwami będącymi stronami umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym (EOG)⁴.

Odnosnie natomiast Umowy, to jej zakres wynika z treści Umowy (art. 2 ust. 1) oraz z treści Rozporządzenia (art. 2 ust. 3). Zasadniczo Umowę stosuje się wyłącznie do przewozu międzynarodowego przez te-

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 Pomimo różnic w brzmieniu definicji dopuszczalnej masy całkowitej, zdaniem autorki, zarówno Rozporządzenie jak Umowa za dopuszczalną masę całkowitą uważają maksymalną dopuszczalną masę pojazdu wraz z pełnym ładunkiem (różnice wynikają być może z tłumaczenia tych aktów na język polski, ale ich sens, jest, w przekonaniu autorki, taki sam).

³ Z uwagi na szczególny (specjalistyczny) charakter przewozów wyłączonych spod stosowania Rozporządzenia i Umowy, nie będą one przedmiotem rozważań niniejszego opracowania, gdyż nie dotyczą zwykłej działalności transportowej.

⁴ W skład EOG wchodzi, oprócz państw członkowskich UE i państw stowarzyszonych z UE, Norwegia, Islandia i Liechtenstein.

⁵ Stronami Umowy są: Andora, Austria, Azerbejdżan, Belgia, Białoruś, Bośnia i Hercegowina, Bułgaria, Chorwacja, Czechy, Dania, Estonia, Finlandia, Francja, Grecja, Hiszpania, Irlandia, Jugosławia, Kazachstan, Liechtenstein, Litwa, Luksemburg, Łotwa, Mołdawia, Niderlandy, Niemcy, Norwegia, Portugalia, Rostonia, Rumunia, Słowacja, Słowenia, Szwecja, Turkmenistan, Uzbekistan, Wielka Brytania, Włochy.

Tab. 1. Przykłady terytorialnego zakresu stosowania przepisów (wskazano wszystkie akty prawne, które mogą być zastosowane na danej trasie).

Trasa	Akt prawny
Szwajcari – Lublin	Ustawa i Rozporządzenie (przewóz krajowy w całości na terytorium UE)
Warszawa – Hamburg	Ustawa i Rozporządzenie (przewóz międzynarodowy w całości na terytorium UE)
Petersburg – Brześć – Warszawa	Ustawa i Umowa (przewóz międzynarodowy częściowo poza terytorium UE ale wyłącznie na terytorium państw – stron Umowy)
Pekin – Moskwa – Warszawa – Berlin (pojazd zarejestrowany w Pekinie)	Ustawa i Umowa, ale Umowa dopiero od granicy chiński – rosyjskiej (przewóz międzynarodowy częściowo poza terytorium UE i poza terytorium państw – stron Umowy)
Pekin – Moskwa – Warszawa – Berlin (pojazd zarejestrowany w Berlinie)	Ustawa i Umowa na całej trasie (przewóz międzynarodowy częściowo poza terytorium UE i poza terytorium państw – stron Umowy)
Gdańsk – Oslo	Ustawa i Rozporządzenie (przewóz międzynarodowy na terytorium EKG)

Źródło: opracowanie własne.

Tab. 2. Miejsca obowiązywania danego aktu prawnego.

Terytorium przewozu	Charakter zatrudnienia kierowcy	Umowa o pracy			Umowa zlecenia. Inna umowa cywilnoprawna. Indywidualna działalność gospodarcza.		
		■	□	Δ	■	□	Δ
Przewóz wyłącznie przez terytorium Polski		■	□			□	
Przewóz wyłącznie przez terytorium UE, EOG i Szwajcarii		■	□			□	
Przewóz wyłącznie przez terytorium UE, EOG, Szwajcarii i państw – stron Umowy		■		Δ			Δ
Przewóz przez terytorium UE, EOG, Szwajcarii, państw – stron Umowy i państw trzecich (jeśli pojazd zarejestrowany jest w UE albo państwie – stronie Umowy)		■		Δ			Δ
Przewóz przez terytorium UE, EOG, Szwajcarii, państw – stron Umowy i państw trzecich (jeśli pojazd zarejestrowany jest w takim państwie)		■		Δ ⁷			Δ ¹

Źródło: opracowanie własne.

rytorium stron Umowy pojazdem zarejestrowanym na terytorium państwa – strony Umowy⁵. Jeśli jednak przewóz odbywa się w części na terytorium obowiązywania Rozporządzenia, a w części na terytorium obowiązywania Umowy lub państw – stron Umowy lub państw trzecich, to jest państw nie objętych ani Rozporządzeniem ani Umową, to Umowę stosuje się zamiast Rozporządzenia:

- na całej trasie, jeśli pojazd zarejestrowany jest w państwie UE albo państwie – stronie Umowy
- na części trasy, to jest części przebiegającej przez terytorium UE lub państw – stron Umowy, jeśli pojazd zarejestrowany jest w państwie trzecim.

D. Przewozy miejskie i podmiejskie. Całkowicie odrębną regulacją dotyczącą czasu prowadzenia pojazdów posiadają

kierowcy wykonujący przewozy regularne osób na trasach do 50 km, czyli zatrudnieni w komunikacji miejskiej lub podmiejskiej. Przepisy o czasie jazdy dla tej grupy zawiera Rozdział 4a Ustawy (art. 31a – 31e) i dotyczą one wszystkich kierowców, bez względu na charakter ich zatrudnienia.

Zakresy (przenikanie) poszczególnych aktów prawnych

Z rozważań przedstawionych powyżej wynika, że zakresy obowiązywania poszczególnych aktów prawnych dotyczących czasu pracy kierowców krzyżują się wzajemnie. Aby więc wskazać, które przepisy mają zastosowanie do konkretnego przewozu, należy wziąć pod uwagę każ-

de z kryteriów, o których mowa w pkt. A, B i C z osobna, na przykład kierowca zatrudniony na podstawie umowy o pracę, prowadzący samochód ciężarowy na trasie Poznań – Paryż. Przedstawiona tabela 2 ułatwia rozstrzygnięcie, co do obowiązywania danego aktu prawnego. Ponieważ, jak wskazano wyżej, Rozporządzenie i Umowa nie mają zastosowania do przewozu samochodami osobowymi (w tych przypadkach obowiązuje wyłącznie Ustawa), tak więc w tabeli 2 uwzględniono wyłącznie dwa parametry, to jest charakter zatrudnienia oraz terytorium przewozu. Dla oznaczenia danego aktu prawnego użyto następujących symboli:

- Ustawa
- Rozporządzenie
- Δ Umowa.

Z powyższego wynika, że do danego przewozu może mieć zastosowanie więcej niż jeden akt prawny. Pojawia się więc pytanie, który z tych aktów należy stosować? Otóż, zdaniem autorki, Rozporządzenie i Umowa mają pierwszeństwo przed Ustawą, co wynika z art. 3 Ustawy. Natomiast ustalenie pierwszeństwa pomiędzy Rozporządzeniem a Umową jest zbędne, ponieważ zakres stosowania tych dwóch aktów prawnych nie pokrywa się. W praktyce zdarza się jednak niestety, że pracodawcy są karani przez inspektorów pracy za naruszenie Ustawy, mimo iż nie naruszyli Rozporządzenia. Dlatego też, w razie rozbieżności pomiędzy Ustawą a Rozporządzeniem, wskazanym byłoby stosowanie przepisu bardziej rygorystycznego. Wówczas z całą pewnością uniknie się zarzutu naruszenia przepisów o czasie pracy kierowców.

W tym miejscu warto również zauważyć, że mogą zdarzyć się przypadki, gdy dany przewóz, przynajmniej w części, nie będzie regulowany przez żaden akt prawny, na przykład kierowca samochodu osobowego zatrudniony na podstawie umowy zlecenia, albo kierowca zatrudniony na umowie zlecenia, prowadzący samochód ciężarowy zarejestrowany w Chinach na odcinku trasy na terytorium Chin do granicy państwa – strony Umowy.

Tematem kolejnego artykułu będzie omówienie definicji użytych we wskazanych w powyższym artykule aktach prawnych, w tym również omówienie samego pojęcia czasu pracy kierowcy.

⁶ Za wyjątkiem trasy na terytorium państwa trzeciego.

⁷ Za wyjątkiem trasy na terytorium państwa trzeciego.