

Monika Frontczak¹

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



Czas pracy kierowców. Pojęcia w ramach czasu pracy kierowców.

Prezentowany artykuł jest trzecim artykułem z cyklu artykułów dotyczących czasu pracy kierowców. Następne artykuły omawiające szczegółowo to zagadnienie prezentowane będą w kolejnych numerach „Logistyki”. Intencją autorki jest przedstawienie omawianej problematyki od strony praktycznej i umożliwienie w ten sposób znalezienia przez zainteresowanych odpowiedzi na bieżące pytania, dotyczące tego zagadnienia.

Wprowadzenie

Szczegółowe pojęcia odnoszące się do czasu pracy kierowców zdefiniowane są we wszystkich trzech głównych aktach prawnych dotyczących tej materii, to jest w Ustawie, Rozporządzeniu oraz Umowie. Jednakże kwestia ta najszerzej uregulowana jest w Ustawie, gdzie wyjaśniono wiele pojęć niewskazanych w pozostałych dwóch aktach prawnych. Odnośnie Ustawy nadmienić należy, że wprowadzono tam odmienne definicje pojęć znanych z Kodeksu pracy. Różnice te zostaną szczegółowo omówione w odniesieniu do każdego z opisywanych pojęć.

Dyżur

Czas dyżuru zdefiniowany został w art. 9 Ustawy. Jest to czas, w którym kierowca pozostaje poza normalnymi godzinami pracy w gotowości do wykonywania pracy. Jak wynika z treści tego przepisu (§ 1 i § 5), w czasie dyżuru pracownik – kierowca zobowiązany jest przebywać w zakładzie pracy lub w innym miejscu wyznaczonym przez pracodawcę, w tym również w domu. Związanym z czasem dyżuru jest okres pozostawiania do dyspozycji (art. 10 Ustawy), przy czym w okresie tym kierowca może przebywać w dowolnym wybra-

nym przez siebie miejscu. Okres ten zalicza się albo do czasu pracy (w godzinach czasu pracy zgodnie z obowiązującym kierowcą rozkładem czasu pracy), albo do czasu dyżuru (w godzinach poza rozkładem czasu pracy).

Przykład 1.

Kierowca samochodu osobowego (szofer) pracuje zwykle w godzinach od 8.00 do 16.00. Stawia się w pracy o godz. 8.00, o godz. 9.00 wyjeżdża z pasażerem. Podróż trwa 3 godziny. Na miejscu otrzymuje informację, że ma czekać na telefon. Do tego momentu ma czas wolny – może pozawiedzać, iść na obiad, odwiedzić znajomych, itp. O godz. 17.00 otrzymuje telefon wzywający do stawienia się celem powrotu. Podróż powrotna trwa 3 godziny.

W tej sytuacji okresem pozostawiania do dyspozycji jest okres od 12.00 do 17.00, z czego okres od 12.00 do 16.00 wliczany jest do czasu pracy, a okres od 16.00 do 17.00 do czasu dyżuru. Gdyby kierowca przez okres od 16.00 do 17.00 musiał przebywać w pojeździe, to okres ten byłby czasem pracy, a to na podstawie art. 6 ust. 2 Ustawy.

Doba

Przez dobę w rozumieniu Ustawy należy rozumieć 24 kolejne godziny, poczynając od godziny, w której kierowca rozpoczyna pracę zgodnie z obowiązującym go rozkładem czasu pracy. Pojęcie doby służy rozliczaniu czasu pracy, w tym godzin nadliczbowych, przy czym obowiązuje ogólna zasada zakazująca rozpoczynania pracy więcej, niż raz na dobę. W tym miejscu należy zwrócić uwagę, że zarówno Rozporządzenie jak i Umowa nie definiują doby pracowniczej, ograniczając się do

wymogu zapewnienia odpowiednich przerw w prowadzeniu pojazdu i okresów odpoczynku. Oznacza to, że nie każde naruszenie doby będzie uznane za wykroczenie przeciwko prawom pracownika. Nie będzie tak w przypadku kierowców, do których znajdują zastosowanie regulacje Rozporządzenia i Umowy, a to w związku z art. 3 Ustawy². Kierowcy ci mogą ponownie rozpocząć pracę w tej samej dobie po wykorzystaniu okresu odpoczynku dziennego, przewidzianego w Rozporządzeniu i Umowie. Ponowne rozpoczęcie pracy w tej samej dobie będzie jednak oznaczało pracę w godzinach nadliczbowych w zakresie, w jakim spowoduje przekroczenie dobowej normy czasu pracy, ale wyłącznie w odniesieniu do kierowców zatrudnionych na podstawie umowy o pracę, co potwierdza Departament Prawny Głównego Inspektoratu Pracy w piśmie z dnia 2.06.2008 roku w sprawie godzin nadliczbowych kierowców (GPP-302-4560-264/08/PE).

Pojęcie doby na potrzeby czasu pracy kierowców odpowiada ogólnemu pojęciu doby pracowniczej określonej w kodeksie pracy. Z powyższego wynika, że doba pracownicza nie odpowiada dobie kalendarzowej i obliczana jest odrębnie dla każdego kierowcy. Ustawowe pojęcie doby niesie jednak z sobą trudności interpretacyjne. A mianowicie, wątpliwości budzi rozliczanie doby pracy kierowcy, który nie pracuje ściśle według obowiązującego rozkładu czasu pracy (co powinno mieć charakter wyjątkowy).

Przykład 2.

Kierowca pracuje od poniedziałku do piątku od godz. 8.00 do 16.00 (zgodnie z obowiązującym go rozkładem czasu pracy). Na polecenie pracodawcy kierowca stawia się do pracy w poniedziałek o godz. 7.00, pracuje

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 Zakres obowiązywania wszystkich trzech aktów prawnych, to jest Ustawy, Rozporządzenia i Umowy, był przedmiotem pierwszego artykułu z tego cyklu (Logistyka nr 5/2010, s. 50-51).

do godz. 16.00. Czy doba rozpocznie się od godziny 7.00, to jest od momentu faktycznego rozpoczęcia pracy, czy od godz. 8.00, to jest od rozpoczęcia pracy zgodnie z obowiązującym rozkładem czasu pracy?

Zgodnie z pismem Departamentu Prawnego GIP z dnia 6.04.2009 r. (GPP-417-4560-19/09/PE/RP), naruszenie doby pracowniczej nie wystąpi w sytuacji, w której pracodawca w dniu przypadającym po dniu wolnym od pracy poleca pracownikowi przyjście do firmy o godzinie wcześniejszej, niż godzina pierwotnie ustalona w harmonogramie czasu pracy. Z powyższego wynika, iż zdaniem GIP doba rozpoczyna swój bieg od momentu faktycznego rozpoczęcia pracy, gdyby bowiem doba miała rozpoczynać się zgodnie z harmonogramem pracy, to wcześniejsze przyjście do pracy nie miałyby żadnego wpływu na naruszenie doby (pod warunkiem oczywiście, że harmonogram pracy jest prawidłowy, to znaczy nie narusza doby pracowniczej, a więc pracownik, zgodnie z tym harmonogramem, nie jest zobowiązany do rozpoczynania pracy więcej, niż raz na kolejne 24 godziny liczone od pierwszego rozpoczęcia pracy).

Przykład 3.

Kierowca pracuje od poniedziałku do piątku od godz. 8.00 do 16.00 (zgodnie z obowiązującym go rozkładem czasu pracy). Kierowca stawia się do pracy w poniedziałek o godz. 8.00, pracuje do godz. 16.00. Doba trwa więc od godz. 8.00 w poniedziałek do godz. 8.00 we wtorek. We wtorek, na polecenie pracodawcy, kierowca stawia się o godz. 7.00.

W powyższej sytuacji, zgodnie z powyższym stanowiskiem GIP, we wtorek nastąpi naruszenie doby pracowniczej, gdyż kierowca rozpocznie pracę po raz drugi w ciągu kolejnych 24 godzin liczonych od pierwszego rozpoczęcia pracy.

W obu powyższych przykładach nastąpi przekroczenie dobowego wymiaru czasu pracy, czyli 8 godzin na dobę, a więc kierowcy przysługiwać będą roszczenia z tytułu pracy w godzinach nadliczbowych.

Równoczesne przekroczenie doby oraz naruszenie dobowego wymiaru czasu pracy, a to wskutek nieprawidłowego grafiku czasu pracy kierowcy, obrazuje kolejny przykład.

Przykład 4.

Kierowcę obowiązuje zmianowy rozkład czasu pracy, zgodnie z którym jednego dnia (na przykład w poniedziałek) pracuje w godzinach od 12.00 do 20.00, a następnego dnia (wtorek) od 9.00 do 17.00. Doba w odniesieniu do tego kierowcy trwa od godz. 12.00 w poniedziałek do 12.00 we wtorek, tak więc została naruszona. W czasie tej doby kierowca pracuje 11 godzin i jego dobowy wymiar czasu pracy przekroczony został o 3 godziny. Te dodatkowe 3 godziny stanowią będą godziny nadliczbowe.

Kolejnym problemem przy obliczaniu doby pracowniczej jest „zazębianie” się kolejnych dób. W praktyce spotyka się dwa systemy obliczania doby pracowniczej w takich przypadkach, co obrazują dwa kolejne przykłady³.

Przykład 5.

Kierowca zatrudniony w przewozie towarowym rozpoczął pracę w poniedziałek o 7³⁰ i wykonywał ją do 17¹⁰, we wtorek pracował od 7¹⁰ do 18¹⁵, w środę od 4⁰⁰ do 13²⁰, następnie w czwartek podjął pracę o 3⁴⁰ i wykonywał ją do 13⁵⁰, a w piątek pracował od 5⁴⁰ do 15⁴⁰. Wskazane godziny obejmują, poza czasem jazdy, również czas pracy związanej z załadunkiem i rozładunkiem towaru oraz okresy postojów.

W tym przypadku pierwsze naruszenie doby miało miejsce we wtorek między 7¹⁰ a 7³⁰, gdyż 20 minut (do 7³⁰) należy zaliczyć do poprzedniej doby pracowniczej. W środę naruszenie doby obejmuje godziny od 4⁰⁰ do 7¹⁰ (3 godz. i 10 min.), w czwartek pracownik naruszył dobę o 20 minut (3⁴⁰ – 4⁰⁰), a w piątek kierowca rozpoczął pracę 2 godziny po zakończeniu poprzedniej doby pracowniczej, a więc nie doszło do jej naruszenia.

Przykład 6.

Kierowca zatrudniony w przewozie towarowym rozpoczął pracę w poniedziałek o 7³⁰ i wykonywał ją do 17¹⁰, we wtorek pracował od 7¹⁰ do 18¹⁵, w środę od 4⁰⁰ do 13²⁰, następnie w czwartek podjął pracę o 3⁴⁰ i wykonywał ją do 13⁵⁰, a w piątek pracował od 5⁴⁰ do 15⁴⁰.

Zakładając, że stały rozkład czasu pracy pracownika rozpoczyna się o 7³⁰, to wszystkie doby w danym tygodniu będą liczone od 7³⁰ do 7³⁰. Tak więc:

- w dobie poniedziałkowej pracownik pracował 10 godzin (7³⁰-17¹⁰ i 7¹⁰-7³⁰)

– naruszenie doby pracowniczej o 20 minut

- w dobie wtorkowej pracownik pracował 14 godzin i 15 minut (7³⁰-18¹⁵ i 4⁰⁰-7³⁰) – naruszenie doby pracowniczej o 3,5 godziny
- w dobie środowej pracował 9 godzin i 40 minut (7³⁰-13²⁰ i 3⁴⁰-7³⁰) – naruszenie doby pracowniczej o 3 godziny i 50 minut
- w dobie czwartkowej pracował 8 godzin i 10 minut (7³⁰-13⁵⁰ i 5⁴⁰-7³⁰) – naruszenie doby pracowniczej o 1 godzinę i 50 minut.

W przykładzie nr 5 doba w kolejnych dniach liczona jest od rozpoczęcia pracy, to jest we wtorek od godz. 7.10, w środę od godz. 4.00, w czwartek od 3.40 i w piątek od 5.40. Natomiast w Przykładzie nr 6 następuje kontynuacja kolejnych dób, co oznacza, że:

- każda doba to kolejne 24 godziny i nie może być skracana w sytuacji, gdy kierowca w kolejnym dniu rozpocznie pracę przed upływem poprzedniej doby, rozpoczynając jednocześnie, z momentem podjęcia pracy w tym kolejnym dniu, liczenie doby na nowo
- każda kolejna doba może się rozpocząć po zakończeniu poprzedniej.

Na podstawie pism GIP stwierdzić można, że prawidłowym jest drugi system liczenia „dniówek”. W stanowisku z dnia 2.06.2008 roku (GPP-302-4560-264/08/PE) Departament Prawny GIP przyjął mianowicie, że rozpoczynanie kolejnych dniówek roboczych powinno być weryfikowane od momentu rozpoczęcia pracy w poprzedniej dobie pracowniczej. Następnie, w dniu 29.07.2008 roku (GPP – 302-4560-569/08/PE) powtórzono, że nie występuje problem zazębiania się dób czy nachodzenia ich na siebie, co oznaczałoby, że najpierw musi zakończyć się jedna doba pracownicza, aby mogła rozpocząć się kolejna. Stanowisko takie potwierdziło również Ministerstwo Pracy i Polityki Społecznej stwierdzając, że kolejna doba rozpoczyna się zawsze dopiero po 24 godzinach od rozpoczęcia poprzedniej doby (stanowisko z dnia 1.08.2008 r., DPR-III-079-437/TW/08).

Tematem następnego artykułu będzie omówienie kolejnych pojęć z zakresu czasu pracy kierowców.

³ Oba przykłady za: *Ubezpieczenia i Prawo Pracy* nr 18 (276) z dnia 10.09.2010 r., <http://www.prawopracy.gofin.pl/17,1,96,125576.html>