

Małgorzata Zofia Staszewska

CZAS

PRACY KIEROWCÓW

poradnik dla pracodawcy

Warszawa 2010

Projekt okładki

Dorota Zając

Na 2, 3 i 4 stronie okładki - miniatury plakatów przygotowane
przez agencję ARTIVE

Opracowanie redakcyjne

Monika Kolitowska-Sokół

Opracowanie typograficzne i łamanie

Barbara Charewicz

Copyright © Główny Inspektorat Pracy 2010

PAŃSTWOWA INSPEKCJA PRACY
GŁÓWNY INSPEKTORAT PRACY
WARSZAWA 2010

Spis treści

I. Zakres stosowania ustawy o czasie pracy kierowców	7
1. Dlaczego warto przestrzegać przepisy o czasie pracy kierowców?	7
2. Co określa ustawa o czasie pracy kierowców?.....	7
3. Czym się różni czas pracy od czasu prowadzenia pojazdu?	8
4. Czy do wszystkich grup kierowców stosuje się normy i systemy czasu pracy określone w ustawie o czasie pracy kierowców, np. czy przepisy te mają zastosowanie do kierowcy samochodu osobowego?	9
II. Ustawa o czasie pracy kierowców, pojęcia podstawowe	10
1. Co to jest przewóz drogowy?.....	10
2. Co to jest transport drogowy?	10
3. Co oznacza niezarobkowy przewóz drogowy?	10
4. Co oznacza przewóz regularny?	11
5. Co oznacza stanowisko pracy kierowcy?	11
6. Co rozumiemy pod pojęciem dzienny okres odpoczynku?.....	12
III. Czas pracy	13
1. Co zaliczamy do czasu pracy kierowcy?	13
2. Jakich czynności nie zaliczamy do czasu pracy kierowcy?	14
IV. Dyżur, dyspozycja	15
1. Co oznacza dyżur, jakie są jego rodzaje?	15
2. Czy w zadaniowym systemie czasu pracy czas, w którym kierowca towarzyszy pojazdowi transportowanemu promem lub pociągiem, zawsze jest dyżurem?	16
3. Czy okresy odpoczynku dobowego mogą być traktowane jako czas dyżuru?	17
4. W jaki sposób jest rekompensowany czas dyżuru?	17

5. Jakie wynagrodzenie przysługuje kierowcy za czas obowiązkowych przerw między okresami prowadzenia pojazdu, które zaliczamy do czasu dyżuru?	18
6. Jakie mogą występować zakazy ruchu na drogach?	18
V. Obligatoryjne przerwy i odpoczynki	20
1. Jakie przerwy przysługują kierowcom?	20
2. Czy kierowca podlegający przepisom rozporządzenia (WE) 561/2006 musi robić dodatkową 45-minutową przerwę po 6 godzinach pracy?.....	21
3. Ile wynosi odpoczynek dobowy kierowcy?	21
4. Czy kierowca podlegający przepisom rozporządzenia (WE) 561/2006 musi robić zawsze 11-godzinny odpoczynek dobowy?	21
5. Ile wynosi tygodniowy odpoczynek kierowcy?	22
6. Czy kierowca podlegający przepisom rozporządzenia (WE) 561/2006 musi robić 35-godzinny czy 45-godzinny odpoczynek tygodniowy?	23
VI. Systemy i rozkłady czasu pracy	24
1. Jakie są podstawowe normy czasu pracy kierowców?	24
2. Co to jest równoważny system czasu pracy?	24
3. Co to jest przerywany system czasu pracy?	25
4. Kiedy może być stosowany zadaniowy czas pracy?	26
5. Co to jest równoważno-przerywany system czasu pracy?	27
6. Czy kierowca może pracować dłużej niż 40 godzin tygodniowo?	28
7. Na jaki okres trzeba ustalać rozkład czasu pracy w przewozie regularnym osób?	28
8. Czy trzeba ustalać szczegółowy rozkład czasu pracy dla kierowcy wykonującego przewóz rzeczy?	29
9. W jaki sposób wprowadza się systemy czasu pracy?	29
10. Czy w równoważnym systemie czasu pracy, wprowadzając dłuższy niż jedno miesięczny okres rozliczeniowy zawsze trzeba zawiadomić właściwego inspektora pracy?	30
VII. Ewidencja czasu pracy kierowcy	31
1. W jakiej formie można prowadzić ewidencję czasu pracy kierowców?	31
2. Jak należy rozumieć tydzień? – art. 2 pkt 5 ustawy o czasie pracy kierowców	32

3. Jak należy rozumieć dobę? – art. 8 ustawy o czasie pracy kierowców	32
VIII. Rozliczanie czasu pracy	34
1. W jaki sposób należy dokonywać rozliczenia czasu pracy?	34
2. Co to są godziny nadliczbowe?	35
3. Jakie są limity pracy w godzinach nadliczbowych?	35
4. Jakie są konsekwencje wykonywana pracy w porze nocnej?	36
5. Kiedy występuje praca w porze nocnej?	37
6. Czy za pracę w porze nocnej trzeba dodatkowo płacić jakiś dodatek?....	37
7. Czy kierowca może pracować w niedzielę i święta?	38
8. Jakie dni są dniami ustawowo wolnymi od pracy?	39
IX. Podróż służbowa	40
1. Co to jest podróż służbowa kierowcy?	40
2. Jakie świadczenia przysługują kierowcy w związku z odbyciem podróży służbowej?	41
X. Pytania różne problemowe	42
1. Czy czas, który w świetle art. 4g Rozporządzenia (WE) nr 561/2006, jest odpoczynkiem dzielonym, alternatywnym (minimum 3 godziny między rozpoczęciem, a zakończeniem jazdy), wlicza się do czasu pracy kierowcy czy do odpoczynku dobowego?	42
2. Czy dłuższe przerwy, trwające ponad godzinę, między rozpoczęciem, a zakończeniem pracy, wlicza się do odpoczynku dobowego, czy do czasu pracy kierowców?	42
3. Czy czas jazdy w podwójnej obsadzie od rozpoczęcia do zakończenia pracy, przekraczający 10-godzinny dobowy wymiar czasu pracy w systemie równoważnym, jest zgodny z ustawą o czasie pracy kierowców?	43
4. Czy odpoczynek dobowy w podwójnej załodze należy zapewnić w formie „pracowniczej” czy w okresie 30-godzinny?	43
5. Czy system równoważny w transporcie drogowym dla kierowców jeżdżących pojazdami powyżej 3,5 tony według norm określonych w rozporządzeniu (WE) nr 561/2006, obejmuje 12 godzin pracy zgodnie z interpretacją ustawy o czasie pracy kierowców, czy 10 godzin?	44
6. Czy przekroczenie 12-godzinnego czasu pracy przez kierowców trak-	

towane jest jako naruszenie czy też godziny wypracowane ponad normę? Czy w tej sytuacji przysługuje kierowcy dodatek za nadgodziny?	44
7. Prawidłowe wpisywanie godzin pracy w ewidencji czasu pracy kierowców np. jeżeli kierowca rozpoczyna pracę w poniedziałek (o godz. 20.00) a kończy we wtorek po północy (o godz. 4.00) to w jaki sposób powinny być ujęte godziny pracy? Czy 8 godzin do poniedziałku, czy też rozdzielnie po 4 godziny na poniedziałek i wtorek?	44
8. Czy wypracowane godziny ponad normę, wynikające z dyspozycyjności, zaliczane są do nadgodzin i czy należy się za nie dodatkowe wynagrodzenie dla kierowcy?	45
9. Jak należy traktować czas wolny od pracy, który pracownicy spędzają w domu, po kilkudziesięciodniowej nieobecności w kraju? Czy jest to dla nich czas dyżuru w myśl art. 9 pkt 5 ustawy o czasie pracy kierowców? Czy pracownicy Ci mogą w tym czasie wykorzystywać należne im urlopy wypoczynkowe po wykorzystaniu przysługujących nadgodzin? W jaki sposób, zależnie od interpretacji, winni być za ten czas wynagradzani?	45
10. Czy czas dojazdu kierowcy do początku trasy (baza samochodowa w Niemczech) z różnych miejscowości w Polsce (niekoniecznie miejsc zamieszkania) jest czasem podróży służbowej na terenie kraju i tego tytułu przysługiwać im będą wszelkie świadczenia z tym związane? Czy czas tego przejazdu liczony będzie jako faktyczny czas pracy w myśl art. 6 pkt 1 ustawy o czasie pracy kierowców? Czy może być to czas kwalifikowany, jako „okres pozostawania do dyspozycji” i rozliczany jak dyżur?	46
XI. Podstawowe akty prawne	48



Zakres stosowania ustawy o czasie pracy kierowców

1. Dlaczego warto przestrzegać przepisy o czasie pracy kierowców?

Przepisy regulujące czas pracy są jednym z wielu elementów decydujących o zdrowej i bezpiecznej pracy, co ma bezpośrednie ekonomiczne przełożenie na zyski pracodawcy. Zdrowie oznacza stan pełnego dobrostanu fizycznego, psychicznego i społecznego; zdolność do pełnienia satysfakcjonujących ról społecznych. Dobre zarządzanie środowiskiem pracy, w tym czasem pracy, uwzględniając zarówno aspekt fizyczny, jak i psychiczny jest więc bardzo istotne. Atutem pracodawcy jest przecież, stały sprawdzony, zaufany pracownik, który identyfikuje się z zakładem pracy (wielokrotne zatrudnianie i szkolenie nowych pracowników, jest droższe i bardziej konfliktogenne). Zgodne z przepisami planowanie pracy pozwala na udział pracownika zarówno w życiu zawodowym, jak i osobistym, co daje zapał i energię do realizacji zadań.

Ważne jest odpowiednie motywowanie pracownika i to nie tylko w aspekcie ekonomicznym, który jako samoistny czynnik, stanowi o myśleniu krótkofalowym. Często zdarza się, że sami pracownicy wolą pracować w godzinach nadliczbowych, bo to daje im odczuwalne korzyści finansowe, ale rozsądnemu pracodawcy to się nie opłaca (mniej wypadków przy pracy, przeciążeń fizycznych i psychicznych pracownika). Właśnie te aspekty powinny motywować pracodawcę do przestrzegania prawa pracy, w szczególności omawianych przepisów o czasie pracy kierowców.

2. Co określa ustawa o czasie pracy kierowców?

Ustawa o czasie pracy określa:

1. **czas pracy kierowców**, wykonujących przewóz drogowy, zatrudnionych na podstawie stosunku pracy,

2. obowiązki pracodawców w zakresie wykonywania przewozów drogowych,
3. **zasady stosowania norm dotyczących okresów prowadzenia pojazdów**, obowiązkowych przerw w prowadzeniu i gwarantowanych okresów odpoczynku, wynikających z rozporządzenia (WE) nr 561/2006 oraz umowy AETR,
4. okresy prowadzenia pojazdów, obowiązkowe przerwy w prowadzeniu i gwarantowane okresy odpoczynku kierowców, którzy wykonują przewozy regularne na trasach nieprzekraczających 50 km pojazdami, o których mowa w rozporządzeniu (WE) nr 561/2006 (dotyczy kierowców zatrudnionych na podstawie stosunku pracy oraz niebędących pracownikami).

3. Czym się różni czas pracy od czasu prowadzenia pojazdu?

Dla prawidłowego zrozumienia przepisów ustawy o czasie pracy kierowców, ważne jest rozróżnienie pojęć: czas pracy oraz czas prowadzenia pojazdu.

Czas pracy jest pojęciem odnoszącym się wyłącznie do osób wykonujących transport (przewóz) drogowy na podstawie zatrudnienia, a więc odnosi się do relacji między pracodawcą, a pracownikiem. Podstawą nawiązania stosunku pracy jest: umowa o pracę albo spółdzielcza umowa o pracę. Czas pracy jest pojęciem szerszym niż czas prowadzenia pojazdu. Do czasu pracy zaliczamy szereg czynności wykonywanych w związku z zatrudnieniem, np. nadzór nad załadunkiem i wyładunkiem, czynności spedycyjne, utrzymanie pojazdu w czystości. Normy czasu pracy określa ustawa o czasie pracy kierowców.

Czas prowadzenia pojazdu jest jedynie jedną ze składowych czasu pracy.

Obowiązek przestrzegania norm, dotyczących okresów prowadzenia pojazdów, obowiązkowych przerw w prowadzeniu i gwarantowanych okresów odpoczynku wynika przede wszystkim z rozporządzenia (WE) nr 561/2006 oraz umowy AETR, a w stosunku do kierowców, wykonujących przewozy regularne na trasach nieprzekraczających 50 km pojazdami, również z rozdziału 4a ustawy o czasie pracy kierowców. Powyższe przepisy stosuje się do przewozu drogowego wykonywanego, zarówno w czasie stosunku pracy, jak i własnej działalności gospodarczej, czy na podstawie umów o charakterze cywilnoprawnym, np. umowy zlecenie, umowy o dzieło.

4. Czy do wszystkich grup kierowców stosuje się normy i systemy czasu pracy określone w ustawie o czasie pracy kierowców, np. czy przepisy te mają zastosowanie do kierowcy samochodu osobowego?

Zgodnie z art. 1 ust. 1 ustawy o czasie pracy kierowców, ustawa określa czas pracy kierowców, wykonujących przewóz drogowy, zatrudnionych na podstawie stosunku pracy. Oznacza to zatem, że zapisy w/w ustawy zawarte w rozdziale 2 tej ustawy stosuje się do wszystkich kierowców pracowników, wykonujących przewóz drogowy, bez względu na rodzaj pojazdu, którym przewóz jest wykonywany.



Ustawa o czasie pracy kierowców, pojęcia podstawowe

1. Co to jest przewóz drogowy?

Przewóz drogowy oznacza każdą podróż odbywaną w całości lub w części, na drogach publicznych przez pojazd załadowany lub niezaladowany, służący do przewozu osób lub rzeczy.

Należy pamiętać, że art. 2 pkt 2 ustawy o czasie pracy kierowców odsyła wyłącznie do definicji, wynikających z art. 4 rozporządzenia (WE) nr 561/2006. A więc zakres przedmiotowy, tj. rodzaje pojazdów, do których stosuje się przepisy rozporządzenia, nie ma wpływu na zakres stosowania ustawy o czasie pracy kierowców.

2. Co to jest transport drogowy?

Transport drogowy oznacza krajowy lub międzynarodowy transport drogowy; określenie to obejmuje również:

- każdy przejazd drogowy wykonywany przez przedsiębiorcę pomocniczo w stosunku do działalności gospodarczej, niespełniający warunków niezarobkowego przewozu drogowego,
- działalność gospodarczą w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy.

Przepis ustawy o czasie pracy kierowców odsyła do słowniczka definicji zawartego w art. 4 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, tj. art. 4 pkt 3.

3. Co oznacza niezarobkowy przewóz drogowy?

Niezarobkowy przewóz drogowy – przewóz na potrzeby własne – każdy przejazd pojazdu po drogach publicznych z pasażerami lub bez, załadowanego lub bez ładunku, przeznaczonego do nieodpłatnego krajowego i między-

narodowego przewozu drogowego osób lub rzeczy, wykonywany przez przedsiębiorcę pomocniczo w stosunku do jego podstawowej działalności gospodarczej, spełniający łącznie następujące warunki:

- pojazdy samochodowe używane do przewozu są prowadzone przez przedsiębiorcę lub jego pracowników,
- przedsiębiorca legitymuje się tytułem prawnym do dysponowania pojazdami samochodowymi,
- w przypadku przejazdu pojazdu załadowanego – rzeczy przewożone są własnością przedsiębiorcy lub zostały przez niego sprzedane, kupione, wynajęte, wdzierżawione, wyprodukowane, wydobyte, przetworzone lub naprawione albo celem przejazdu jest przewóz osób lub rzeczy z przedsiębiorstwa lub do przedsiębiorstwa na jego własne potrzeby, a także przewóz pracowników i ich rodzin,
- nie jest przewozem w zakresie prowadzonej działalności gospodarczej dotyczącej usług turystycznych.

4. Co oznacza przewóz regularny?

Przewóz regularny oznacza publiczny przewóz osób i ich bagażu:

- wykonywany według rozkładu jazdy podanego przez przewoźnika drogowego do publicznej wiadomości co najmniej przez ogłoszenia wywieszone na przystankach i dworcach autobusowych,
- podczas, którego wsiadanie i wysiadanie pasażerów odbywa się na przystankach określonych w rozkładach jazdy,
- w którym należność za przejazd pobierana jest zgodnie z taryfą opłat, podaną do publicznej wiadomości,
- wykonywany zgodnie z warunkami przewozu osób określonymi w zezwoleniu, wydawanym na podstawie odrębnych przepisów.

Przepis ustawy o czasie pracy kierowców odsyła do słowniczka definicji zawartego w art. 4 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, tj. art. 4 pkt 7.

5. Co oznacza stanowisko pracy kierowcy?

Stanowisko pracy kierowcy oznacza:

- a) siedzibę pracodawcy, na rzecz którego kierowca wykonuje swoje obo-

wiązki, oraz inne miejsce prowadzenia działalności przez pracodawcę, w szczególności filie, przedstawicielstwa i oddziały,

- b) pojazd, który kierowca prowadzi,
- c) każde inne miejsce, w którym kierowca wykonuje czynności związane z wykonywanymi przewozami drogowymi.

6. Co rozumiemy pod pojęciem dzienny okres odpoczynku?

Dzienny okres odpoczynku oznacza dzienny okres, w którym kierowca może swobodnie dysponować swoim czasem i obejmuje „regularny dzienny okres odpoczynku” lub „skrócony dzienny okres odpoczynku”.

„Regularny, dzienny okres odpoczynku” oznacza nieprzerwany odpoczynek trwający, co najmniej 11 godzin. Alternatywnie, regularny, dzienny okres odpoczynku można wykorzystać w dwóch częściach, z których pierwsza musi nieprzerwanie trwać, co najmniej 3 godziny, a druga co najmniej 9 godzin.

„Skrócony dzienny okres odpoczynku” oznacza nieprzerwany odpoczynek trwający, co najmniej 9 godzin, ale krócej niż 11 godzin.

Przepis ustawy o czasie pracy kierowców odsyła do słowniczka definicji zawartego w rozporządzeniu (WE) nr 561/2006, tj. art. 4 pkt g.



Czas pracy

1. Co zaliczamy do czasu pracy kierowcy?

Czas pracy kierowcy, to okres od rozpoczęcia do zakończenia pracy, który obejmuje wszystkie czynności związane z wykonywaniem **przewozu drogowego**, w szczególności:

- prowadzenie pojazdu;
- załadowywanie i rozładowywanie oraz nadzór nad załadunkiem i wyładunkiem;
- nadzór oraz pomoc osobom wsiadającym i wysiadającym;
- czynności spedycyjne;
- obsługę codzienną pojazdów i przyczep;
- inne prace podejmowane w celu wykonania zadania służbowego lub zapewnienia bezpieczeństwa osób, pojazdu i rzeczy;
- niezbędne formalności administracyjne;
- utrzymanie pojazdu w czystości.

Odmienne niż w Kodeksie pracy do czasu pracy kierowcy zaliczany jest również czas poza przyjętym rozkładem czasu pracy, w którym kierowca pozostaje na **stanowisku pracy kierowcy** 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. Do czasu pracy kierowcy zaliczane, więc będą przede wszystkim dyspozycje planowane (zgodnie z rozkładem czasu pracy), ale również dyspozycje niemożliwe do zaplanowania, wiążące się ze specyfiką zawodu kierowcy.

Przykład

Do czasu pracy kierowcy zaliczymy, czas oczekiwania w związku z utrudnieniami przejazdu na trasie, jakie powstały na skutek kolizji drogowej.

Przykład

Do czasu pracy kierowcy zaliczymy, czas krótkich podjazdów w kolejce do przejścia granicznego, którego czas z reguły nie jest znany ani kierowcy, ani pracodawcy.

Do czasu pracy zaliczane będą, więc te okresy nieplanowanego oczekiwania w gotowości na wykonywanie pracy, które obligują pracownika do pozostawania na stanowisku pracy.

2. Jakich czynności nie zaliczamy do czasu pracy kierowcy?

W ustawie o czasie pracy kierowców w sposób wyraźny ograniczono szeroko rozumiane pojęcie czasu pracy, poprzez enumeratywne wyliczenie, jakich dyspozycji pracownika nie zalicza się do czasu pracy.

Do czasu pracy kierowcy nie wlicza się:

- czasu dyżuru, jeżeli podczas dyżuru kierowca nie wykonywał pracy;
- nieusprawiedliwionych postojów w czasie prowadzenia pojazdu;
- dobowego, nieprzerwanego odpoczynku;
- przerwy w pracy, wynikających ze stosowania przerywanego systemu czasu pracy.

Przykład

Nieusprawiedliwiony postój w czasie prowadzenia pojazdu będzie wynikiem samowolnego przerywania przez kierowcę pracy (a więc brakiem wykonywania pracy).



Dyżur, dyspozycja

1. Co oznacza dyżur, jakie są jego rodzaje?

1.1 Dyżur „zwykły – 100%”

Czasem dyżuru jest czas, w którym kierowca pozostaje poza normalnymi godzinami pracy w gotowości do wykonywania pracy, wynikającej z umowy o pracę w zakładzie pracy lub w innym miejscu wyznaczonym przez pracodawcę.

1.2 Szerszy aspekt dyżuru kierowcy – co najmniej 50%

Do czasu dyżuru zalicza się:

- 1) przerwy przeznaczone na odpoczynek, tj.:
 - co najmniej 30-minutowa przerwa po sześciu kolejnych godzinach pracy, gdy liczba godzin pracy nie przekracza 9 godzin, albo 45-minutowa przerwa, jeśli liczba godzin przekracza 9 godzin (art. 13 ustawy o czasie pracy kierowców),
 - co najmniej 45-minutowa przerwa po cztero i pół godzinowym okresie prowadzenia pojazdu (art. 27 ust. 1 ustawy o czasie pracy kierowców w związku z art. 7 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 i art. 7 ust 1 i 2 umowy AETR),
- 2) czas kierowcy nieprzeznaczony na kierowanie pojazdem, w przypadku gdy pojazd jest prowadzony przez dwóch lub więcej kierowców.

1.3 Dyżur, jako inne okresy pozostawania w dyspozycji

Jako dyżur rozumiane są również inne okresy pozostawania w dyspozycji poza rozkładem czasu pracy. Okresy pozostawania do dyspozycji oznaczają okresy, inne niż przerwy i czas odpoczynku, podczas których kierowca **nie jest obowiąz-**

zany pozostawać na stanowisku pracy kierowcy, będąc jednocześnie w gotowości do rozpoczęcia albo kontynuowania prowadzenia pojazdu albo wykonywania innej pracy.

Okresy pozostawania do dyspozycji obejmują w szczególności:

- czas, w którym kierowca towarzyszy pojazdowi transportowanemu promem lub pociągiem,
- czas oczekiwania na przejściach granicznych,
- czas oczekiwania w związku z ograniczeniami w ruchu drogowym.

WAŻNE

Należy pamiętać, że każdy rodzaj dyżuru w rozumieniu ustawy o czasie pracy kierowców nie może naruszać przepisów, dotyczących nieprzerwanego, dobowego odpoczynku. Odpoczynek dobowy musi być udzielony niezależnie od innych dyspozycji kierowcy w trakcie doby.

2. Czy w zadaniowym systemie czasu pracy czas, w którym kierowca towarzyszy pojazdowi transportowanemu promem lub pociągiem, zawsze jest dyżurem?

W przypadku, gdy kierowca, wykonujący przewóz drogowy zatrudniony jest w systemie zadaniowego czasu pracy, nie wypracował dobowego wymiaru czasu pracy, okresy pozostawania do dyspozycji, podczas których kierowca nie jest obowiązany pozostawać na stanowisku pracy kierowcy, będąc jednocześnie w gotowości do rozpoczęcia albo kontynuowania prowadzenia pojazdu albo wykonywania innej pracy, w pierwszej kolejności zalicza się do czasu pracy w wymiarze 8 godzin, a dopiero w pozostałym zakresie do czasu dyżuru.

Przykład

Kierowca zatrudniony w zadaniowym systemie czasu pracy, pracował od 7.00 do 11.00, następnie znajdował się na promie do godziny 18.00. Czas pozostawania na promie w wymiarze 4 godzin zostanie mu zaliczony do czasu pracy, pozostały czas będzie zaliczony do czasu dyżuru.

3. Czy okresy odpoczynku dobowego mogą być traktowane, jako czas dyżuru?

Nie, okresy odpoczynku dobowego nie są zaliczane do czasu dyżuru, nie są też czasem pracy. Czas dyżuru nie może być wliczany do przysługującego kierowcy dobowego, nieprzerwanego odpoczynku.

Przykład

Wykorzystywanie dobowego odpoczynku w pojeździe, jeżeli samochód znajduje się na postoju i jest wyposażony w miejsce do spania, nie może być traktowane, jako czas dyżuru.

4. W jaki sposób jest rekompensowany czas dyżuru?

Dyżur „zwykły” określony w art. 9 ust. 1 ustawy o czasie pracy kierowców może być rekompensowany poprzez:

- udzielenie czasu wolnego,
- zapłatę wynagrodzenia.

Za czas „zwykłego” dyżuru, kierowcy przysługuje czas wolny od pracy w wymiarze odpowiadającym długości dyżuru.

W razie braku możliwości udzielenia czasu wolnego – kierowcy przysługuje wynagrodzenie, wynikające z jego osobistego zaszeregowania, określonego stawką godzinową lub miesięczną, a jeżeli taki składnik wynagrodzenia nie został wyodrębniony przy określaniu warunków wynagradzania – 60 % wynagrodzenia, wyliczonego wg zasad obowiązujących przy ustalaniu wynagrodzenia za urlop wypoczynkowy.

Dyżur „zwykły” pełniony w domu.

Jeśli dyżur był pełniony przez kierowcę w domu, czas tego dyżuru nie podlega rekompensacie. W przypadku, gdy kierowca podczas dyżuru pełnionego w domu wykonywał pracę, czas faktycznego świadczenia pracy zostanie zaliczony do czasu pracy tego kierowcy i rozliczony zgodnie z zasadami rozliczania czasu pracy.

5. Jakie wynagrodzenie przysługuje kierowcy za czas obowiązkowych przerw między okresami prowadzenia pojazdu, które zaliczamy do czasu dyżuru?

Za czas takiego dyżuru, pracodawca nie może udzielić kierowcy czasu wolnego. Za ten dyżur kierowcy przysługuje wynagrodzenie w wysokości określonej w przepisach o wynagradzaniu obowiązujących u danego pracodawcy, np. w regulaminie pracy, w umowie o pracę. A więc to pracodawca decyduje, jakie wynagrodzenie będzie płacone w jego zakładzie pracy za tego rodzaju dyżur. Ustawodawca zastrzegł jedynie, że wynagrodzenie to nie może być jednak niższe niż w wysokości połowy wynagrodzenia, jak za dyżur „zwykły”.

Ponieważ tego rodzaju dyżur jest stałym elementem pracy każdego kierowcy, przysługuje mu wynagrodzenie w wysokości co najmniej 50% wynagrodzenia, wynikającego z osobistego zaszeregowania (tj.: stawka godzinowa lub miesięczna) lub 30% wynagrodzenia, wyliczonego wg zasad obowiązujących przy ustalaniu wynagrodzenia za urlop wypoczynkowy, jeżeli w umowie o pracę strony nie ustaliły stawki osobistego zaszeregowania.

6. Jakie mogą występować zakazy ruchu na drogach?

Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 31 lipca 2007 r. w sprawie okresowych ograniczeń oraz zakazu ruchu niektórych rodzajów pojazdów na drogach wprowadza okresowe ograniczenia oraz zakaz ruchu.

I tak na przykład wprowadzono zakaz ruchu na drogach pojazdów i zespołów pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 12 ton (nie dotyczy autobusów) w następujących terminach:

- 1) od godziny 8.00 do 22.00 w dni ustawowo wolne od pracy, tj.:
 - 1 stycznia,
 - pierwszy i drugi dzień Wielkiej Nocy,
 - 1 maja,
 - 3 maja,
 - pierwszy dzień Zielonych Świątek,
 - dzień Bożego Ciała,
 - 15 sierpnia,
 - 1 listopada,

- 11 listopada,
 - 25 i 26 grudnia,
- 2) od godziny 18.00 do 22.00 w dzień poprzedzający dzień ustawowo wolny od pracy, tj. dni wymienione powyżej – z wyjątkiem 1 stycznia, 25 i 26 grudnia,
- 3) w okresie od najbliższego piątku po dniu 18 czerwca do ostatniej niedzieli przed rozpoczęciem zajęć dydaktyczno-wychowawczych w szkołach (z zastrzeżeniem dnia 15 sierpnia) od godziny:
- 18.00 do 22.00 w piątek,
 - 8.00 do 14.00 w sobotę,
 - 8.00 do 22.00 w niedzielę.

Wskazane ograniczenia nie dotyczą wszystkich grup pojazdów. W głównej mierze wyłączenia dotyczą pojazdów technicznych, usuwających różnego rodzaju awarie, wyłączone z ograniczeń są np.: pojazdy policji, jednostek ochrony przeciwpożarowej, straży granicznej, jak również wyłączenia dotyczą pojazdów przewożących artykuły szybko psujące się i środki spożywcze sklasyfikowane w załączniku do rozporządzenia, pojazdów przewożących pracę i wielu innych pojazdów.



Obligatoryjne przerwy i odpoczynki

1. Jakie przerwy przysługują kierowcom?

1.1. Przerwa zaliczana do czasu pracy – art. 6 ust. 3 ustawy o czasie pracy kierowców

Kierowcy przysługuje 15-minutowa przerwa wliczana do czasu pracy, którą pracodawca jest obowiązany wprowadzić, jeżeli dobowy wymiar czasu pracy kierowcy wynosi co najmniej 6 godzin.

1.2. Przerwa na odpoczynek zaliczana do dyżuru – art. 13 ustawy o czasie pracy kierowców

Dodatkowo pracodawca obowiązany jest zapewnić kierowcy po sześciu kolejnych godzinach pracy przerwę przeznaczoną na odpoczynek w wymiarze:

- co najmniej 30 minut, w przypadku gdy liczba godzin pracy nie przekracza 9 godzin,
- co najmniej 45 minut, w przypadku gdy liczba godzin pracy wynosi więcej niż 9 godzin.

Przerwa ta może być dzielona na okresy krótsze, trwające co najmniej 15 minut każdy, wykorzystywane w trakcie sześciogodzinnego czasu pracy lub bezpośrednio po tym okresie.

WAŻNE

Przerwa ta ulega skróceniu o przerwę w pracy, trwającą 15 minut (zaliczaną do czasu pracy), którą pracodawca jest obowiązany wprowadzić, jeśli dobowy wymiar czasu pracy kierowcy wynosi co najmniej 6 godzin.

2. Czy kierowca podlegający przepisom rozporządzenia (WE) 561/2006 musi robić dodatkową 45-minutową przerwę po 6 godzinach pracy?

Zgodnie z art. 27 ust. 4 ustawy o czasie pracy kierowców, do kierowców, którzy wykorzystali przerwy w prowadzeniu pojazdu przeznaczone na odpoczynek, zgodnie z art. 7 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 i art. 7 ust. 1 i 2 Umowy AETR, nie stosuje się przerwy, o której mowa w art. 13 ust. 1 ustawy.

Jeżeli, więc kierowca zrobi przerwę:

- trwającą co najmniej 45 minut, po okresie prowadzenia pojazdu trwającym cztery i pół godziny,
- dzieloną na dwie części, z których pierwsza przerwa trwa co najmniej 15 minut, a druga co najmniej 30 minut, w taki sposób, aby po okresie prowadzenia pojazdu, trwającym cztery i pół godziny przerwa wynosiła łącznie co najmniej 45 minut, nie mają zastosowania przerwy, o których mowa w art. 13 ustawy o czasie pracy kierowców.

3. Ile wynosi odpoczynek dobowy kierowcy?

W każdej dobie kierowcy przysługuje prawo do co najmniej 11 godzin nieprzerwanego odpoczynku.

Ustawa o czasie pracy kierowców umożliwia wykorzystanie takiego odpoczynku w pojeździe (nie dotyczy kierowców wykonujących przewozy regularne, których trasa nie przekracza 50 km).

Dobowy odpoczynek może być wykorzystany w pojeździe, jeśli kierowca dokona takiego wyboru, jeżeli pojazd znajduje się na postoju i jest wyposażony w miejsce do spania.

Aby wykorzystywać dobowy odpoczynek w pojeździe muszą być spełnione oba warunki, tj.:

- samochód musi znajdować się na postoju,
- samochód musi być fabrycznie wyposażony w miejsce do spania.

4. Czy kierowca podlegający przepisom rozporządzenia (WE) 561/2006 musi robić zawsze 11-godzinny odpoczynek dobowy?

Zgodnie z przepisami rozporządzenia (WE) 561/2006 w każdym 24-godzinym okresie po upływie poprzedniego, dziennego okresu odpoczynku lub

tygodniowego okresu odpoczynku, kierowca musi wykorzystać kolejny dzienny okres odpoczynku.

Dzienny okres odpoczynku oznacza:

1. Regularny dzienny okres odpoczynku to:
 - nieprzerwany odpoczynek trwający co najmniej 11 godzin,
 - wykorzystywany w dwóch częściach, z których pierwsza musi nieprzerwanie trwać co najmniej 3 godziny, a druga co najmniej 9 godzin.
2. Skrócony dzienny okres odpoczynku, to nieprzerwany odpoczynek trwający co najmniej 9 godzin, ale krócej niż 11 godzin.

Kierowca może mieć najwyżej trzy skrócone dzienne okresy odpoczynku pomiędzy dwoma tygodniowymi okresami odpoczynku.

Zgodnie z art. 27 ust. 5 ustawy o czasie pracy kierowców, do kierowców, którzy wykorzystali okres odpoczynku, określony w art. 8 ust. 1-5 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 i w art. 8 ust. 1-3 Umowy AETR, nie stosuje się odpoczynku, wynikającego z art. 14 ustawy o czasie pracy kierowców, tj. 11-godzinnego odpoczynku dobowego.

5. Ile wynosi tygodniowy odpoczynek kierowcy?

W każdym tygodniu kierowcy przysługuje prawo do co najmniej 35 godzin nieprzerwanego odpoczynku. Tygodniowy nieprzerwany odpoczynek obejmuje odpoczynek dobowy, przypadający w dniu, w którym kierowca rozpoczął odpoczynek tygodniowy.

Od powyższej zasady zostały przewidziane dwa wyjątki, tj.:

- w razie sytuacji i zdarzeń wymagających od kierowcy podjęcia działań dla ochrony życia lub zdrowia ludzkiego oraz mienia albo usunięcia awarii,
- w przypadku zmiany pory wykonywania pracy przez kierowcę w związku z jego przejściem na inną zmianę zgodnie z ustalonym rozkładem czasu pracy.

Nieprzerwany okres odpoczynku może obejmować mniejszą liczbę godzin, nie może być jednak krótszy niż 24 godziny.

W odniesieniu do skróconego tygodniowego okresu odpoczynku poza bazą, jeżeli kierowca dokona takiego wyboru, może wykorzystywać ten odpoczy-

nek w pojeździe, o ile pojazd posiada odpowiednie miejsce do spania dla każdego kierowcy i znajduje się na postoju.

6. Czy kierowca podlegający przepisom rozporządzenia (WE) 561/2006 musi robić 35-godzinny czy 45-godzinny odpoczynek tygodniowy?

W odniesieniu do kierowców wykonujących transport drogowy, który równocześnie podlega przepisom rozporządzenia (WE) nr 561/2006 lub przepisom Umowy AETR, kierowcy należy zapewnić nieprzerwany odpoczynek tygodniowy, wynikający z tych przepisów, co do zasady, trwający co najmniej 45 godzin.

Zgodnie z art. 3 ustawy o czasie pracy kierowców przepisy ustawy nie naruszają postanowień zawartych w rozporządzeniu (WE) nr 561/2006 i umowy AETR.

Ponadto art. 27 ust. 5 ustawy o czasie pracy kierowców wprost stanowi, że do kierowców, którzy wykorzystali okres odpoczynku, o którym mowa w art. 8 ust. 1-5 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 i w art. 8 ust. 1-3 Umowy AETR, nie stosuje się odpoczynku, o którym mowa w art. 14 ustawy o czasie pracy kierowców, tj. 35-godzinnego nieprzerwanego odpoczynku tygodniowego.



Systemy i rozkłady czasu pracy

1. Jakie są podstawowe normy czasu pracy kierowców?

Artykuł 11 ustawy o czasie pracy kierowców określa podstawowe normy czasu pracy, które pozwalają obliczyć wymiar czasu pracy, przypadający do przepracowania w okresie rozliczeniowym w każdym systemie czasu pracy.

W podstawowym (normatywnym) systemie czasu pracy obowiązuje:

- 8-godzinny dzień pracy,
- przeciętnie 40-godzinny tydzień pracy w odniesieniu do przyjętego okresu rozliczeniowego,
- przeciętnie 5-dniowy tydzień pracy w odniesieniu do przyjętego okresu rozliczeniowego,
- okres rozliczeniowy nie może być dłuższy, niż 4 miesiące.

2. Co to jest równoważny system czasu pracy?

Równoważny system czasu pracy polega na możliwości wydłużenia dobowego wymiaru czasu pracy, który zostanie zrównoważony skróconym czasem pracy w innych dniach lub dniami wolnymi od pracy.

Na gruncie ustawy o czasie pracy kierowców w związku ze stosowaniem równoważnego czasu pracy należy rozróżnić grupy kierowców, to jest kierowców zatrudnionych w transporcie drogowym, oraz pozostałych kierowców.

Dobowy wymiar czasu pracy przedłużony do 10 godzin.

Do kierowców zatrudnionych w przedsiębiorstwach transportu drogowego w równoważnym systemie czasu pracy, dobowy wymiar czasu pracy może być wydłużony maksymalnie do 10 godzin na dobę.

Dobowy wymiar czasu pracy przedłużony do 12 godzin.

Do pozostałych kierowców, to znaczy zatrudnionych w innych przedsiębiorstwach niż transportowe (wykonujących przewozy na potrzeby własne) dobowy wymiar czasu pracy może być wydłużony do 12 godzin na dobę – w zakresie równoważnego systemu czasu pracy.

W tym systemie czasu pracy niezmiennie obowiązują:

- przeciętnie 40-godzinny tydzień pracy w odniesieniu do przyjętego okresu rozliczeniowego,
- przeciętnie 5-dniowy tydzień pracy w odniesieniu do przyjętego okresu rozliczeniowego,
- okres rozliczeniowy, co do zasady nie może być dłuższy niż 1 miesiąc. W szczególnie uzasadnionych przypadkach okres rozliczeniowy może być przedłużony, nie więcej jednak niż do 3 miesięcy. Natomiast przy pracach uzależnionych od pory roku lub warunków atmosferycznych okres rozliczeniowy może być przedłużony, nie więcej jednak niż do 4 miesięcy.

3. Co to jest przerywany system czasu pracy?

Przerywany system czasu pracy polega na możliwości rozdzielania czasu pracy przerwą. W tym systemie obowiązują:

- 8-godzinny dzień pracy z 1 przerwą nie dłuższą niż 5 godzin (w przewozie regularnym – 1 przerwa nie dłuższa niż 6 godzin, jeśli dobowy wymiar czasu pracy nie przekracza 7 godzin),
- za czas przerwy przysługuje 50% wynagrodzenia, jak za dyżur „zwykły”,
- przeciętnie 40-godzinny tydzień pracy w odniesieniu do przyjętego okresu rozliczeniowego,
- przeciętnie 5-dniowy tydzień pracy w odniesieniu do przyjętego okresu rozliczeniowego,
- okres rozliczeniowy nie może być dłuższy niż 4 miesiące.

Kierowcy zatrudnieni w transporcie drogowym mogą, **w szczególnie uzasadnionych przypadkach**, pracować w systemie przerywanego czasu pracy według z góry ustalonego rozkładu, przewidującego nie więcej niż jedną przerwę w pracy w ciągu doby, trwającą nie dłużej niż 5 godzin.

System przerywanego czasu pracy może być stosowany, również w przypadku wykonywania niezarobkowego przewozu drogowego – przewozu na

potrzeby własne w rozumieniu ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.

Podczas przerwy, wynikającej ze stosowania przerywanego systemu czasu pracy, kierowca może swobodnie dysponować swoim czasem.

Przy ustalaniu rozkładu czasu pracy w systemie przerywanego czasu pracy stosuje się przepisy dotyczące przerw przeznaczonych na odpoczynek, chyba że przerwa przewidziana w ustalonym rozkładzie czasu pracy następuje nie później niż po upływie okresu, po którym kierowcy przysługuje przerwa przeznaczona na odpoczynek.

4. Kiedy może być stosowany zadaniowy czas pracy?

Do kierowców zatrudnionych w transporcie drogowym może być stosowany, w przypadkach uzasadnionych rodzajem wykonywanych przewozów lub ich szczególną organizacją, zadaniowy czas pracy. Ten system czasu pracy odmiennie od pozostałych może być stosowany wyłącznie do kierowców w transporcie drogowym, a więc nie dotyczy pozostałych kierowców (np. wykonujących przewozy na własne potrzeby).

W zadaniowym systemie czasu pracy, zadania przewozowe ustala pracodawca w takim wymiarze, aby mogły być wykonane w zakresie ogólnych norm czasu pracy, a więc:

- 8-godzinny dzień pracy,
- przeciętnie 40-godzinny tydzień pracy w odniesieniu do przyjętego okresu rozliczeniowego,
- przeciętnie 5-dniowy tydzień pracy w odniesieniu do przyjętego okresu rozliczeniowego,
- okres rozliczeniowy nie może być dłuższy, niż 4 miesiące.

WAŻNE

Rozkład czasu pracy w okresie wykonywania danego zadania przewozowego ustala kierowca.

W praktyce prawidłowe zastosowanie tego systemu czasu pracy przysparza wiele kłopotów. W pracy kierowcy występują różne, nieprzewidziane

sytuacje, tj.: korki, objazdy, anomalie pogodowe, oczekiwanie na odprawy celne i graniczne, które utrudniają ustalenie obiektywnej normy zadaniowej zgodnej z ogólnymi normami czasu pracy, tj.: 8 godzin na dobę oraz średnio 40 godzin na tydzień. Nałożone zadania nie mogą, również kolidować z normami, określającymi przerwy przeznaczone na odpoczynek i okresy odpoczynku.

Ustawodawca dopuścił możliwość stosowania zadaniowego systemu czasu pracy wobec kierowców, lecz w warunkach, w których jest on uzasadniony rodzajem wykonywanych przewozów lub ich szczególną organizacją. Zadania przewozowe ustala pracodawca, a rozkład czasu pracy w okresie wykonywania danego zadania przewozowego ustala sam kierowca.

Przykład:

Biuro turystyczne, zatrudniające kierowców autokarów, którzy obsługują wycieczki krajowe i zagraniczne według z góry ustalonego programu, nie może wprowadzić wobec tej grupy pracowniczej zadaniowego systemu czasu pracy. Oczywiście, pracodawca jest w stanie określić zadania do wykonania, jednak kierowca nie ma możliwości sam rozplanować sobie czasu pracy niezbędnego do wykonania określonego zadania (program wycieczki ustala rozkład czasu pracy kierowcy).

5. Co to jest równoważno – przerywany system czasu pracy?

W stosunku do kierowców dopuszczalne jest stosowanie przerywanego systemu czasu pracy w połączeniu z równoważnym systemem czasu pracy.

W uzasadnionych przypadkach w systemie równoważnego czasu pracy dopuszcza się stosowanie przerywanego czasu pracy, według z góry ustalonego rozkładu czasu pracy oraz z uwzględnieniem przepisów o obowiązkowym dobowym odpoczynku.

W tym systemie czasu pracy rozkład czasu pracy powinien obejmować okres co najmniej 1 miesiąca, a więc okres dłuższy niż w pozostałych systemach czasu pracy.

Okresy rozliczeniowe w tym systemie czasu pracy są analogiczne, jak w równoważnym systemie czasu pracy, a więc, co do zasady obowiązuje miesięczny okres rozliczeniowy.

Przykład

Najbardziej trafnym przykładem jest stosowanie równoważno-przerywanego systemu czasu pracy podczas regularnego przewozu osób. Dobowy rozkład czasu pracy może wówczas być dostosowany do godzin szczytowych, i może wyglądać tak: łączny czas jazdy 9 godzin z uwzględnieniem 4 godzinnej przerwy (4,5 godziny jazdy + 4 godziny przerwy + 4,5 godziny jazdy) + 11 godzinny nieprzerwany odpoczynek dobowy = doba „pracownicza” (24 godziny).

6. Czy kierowca może pracować dłużej niż 40 godzin tygodniowo?

Tak, przepisy dopuszczają taką możliwość. Tygodniowy czas pracy kierowcy, łącznie z godzinami nadliczbowymi, nie może jednak przekraczać przeciętnie 48 godzin w przyjętym okresie rozliczeniowym.

Ponadto tygodniowy czas pracy, łącznie z godzinami nadliczbowymi może być przedłużony do 60 godzin, jeżeli średni, tygodniowy czas pracy nie przekroczy 48 godzin w przyjętym okresie rozliczeniowym, nieprzekraczającym 4 miesięcy.

Należy pamiętać, że dopuszczalny przedłużony wymiar czasu pracy, łącznie z godzinami nadliczbowymi tj. przeciętnie 48 godzin lub 60 godzin odnosi się do kierowcy, nawet jeśli jest zatrudniony u więcej niż jednego pracodawcy.

7. Na jaki okres trzeba ustalać rozkład czasu pracy w przewozie regularnym osób?

Okres, na jaki należy ustalać rozkład czasu pracy w przewozie regularnym osób, zależy od stosowanego systemu czasu pracy i długości trasy, na której wykonywane są przewozy regularne osób.

Rozkład czasu pracy kierowcy wykonującego przewóz regularny osób na trasach powyżej 50 km należy ustalić na okres nie krótszy niż 2 tygodnie. Natomiast rozkład czasu pracy kierowcy wykonującego przewóz regularny osób na trasach do 50 km należy ustalić na okres co najmniej 1 miesiąca.

Wyjątek

W mieszanym systemie czasu pracy tj. równoważno-przerywanym (bez względu na długość trasy przewozu regularnego osób) rozkłady czasu pracy kierowcy, wykonującego przewóz regularny osób ustala się na okres co najmniej 1 miesiąca.

8. Czy trzeba ustalać szczegółowy rozkład czasu pracy dla kierowcy wykonującego przewóz rzeczy?

Rozkładów czasu pracy nie ustala się dla kierowcy wykonującego przewóz rzeczy, bez względu na system czasu pracy, w jakim kierowca jest zatrudniony. Pracodawca jest natomiast zobowiązany do prowadzenia ewidencji czasu pracy kierowców niezależnie od stosowanego systemu czasu pracy i sposobu wynagradzania za godziny nadliczbowe i za pracę w porze nocnej. Prowadzona przez pracodawcę dokumentacja powinna stanowić spójną i rzetelną ewidencję czasu pracy kierowcy, która umożliwi prawidłowe ustalenie jego wynagrodzenia i innych świadczeń związanych z pracą np. wynagrodzenia wraz z dodatkiem za pracę w godzinach nadliczbowych, wynagrodzenia za czas niezdolności do pracy wskutek choroby, za urlop wypoczynkowy oraz inne usprawiedliwione nieobecności w pracy.

9. W jaki sposób wprowadza się systemy czasu pracy?

Systemy i rozkłady czasu pracy oraz przyjęte okresy rozliczeniowe czasu pracy ustala się w:

- układzie zbiorowym pracy,
- regulaminie pracy,
- obwieszczeniu (jeżeli pracodawca nie jest objęty układem zbiorowym pracy lub nie jest obowiązany do ustalenia regulaminu pracy).

Wyjątek

System przerywanego czasu pracy wprowadza się w układzie zbiorowym pracy lub w regulaminie pracy, a u pracodawcy, u którego nie działa organizacja związkowa – w umowie o pracę.

10. Czy w równoważnym systemie czasu pracy, wprowadzając dłuższy niż jedno miesięczny okres rozliczeniowy zawsze trzeba zawiadomić właściwego inspektora pracy?

Pracodawca chcąc wprowadzić w równoważnym systemie czasu pracy okres rozliczeniowy dłuższy niż 1 miesiąc ma obowiązek uprzednio zawiadomić właściwego inspektora pracy jeżeli:

- u pracodawcy nie działa zakładowa organizacja związkowa,
- u pracodawcy, u którego zakładowa organizacja związkowa nie wyraża zgody na ustalenie lub zmianę systemów i rozkładów czasu oraz okresów rozliczeniowych czasu pracy.



Ewidencja czasu pracy kierowcy

1. W jakiej formie można prowadzić ewidencję czasu pracy kierowców?

Pracodawca obowiązany jest prowadzić ewidencję czasu pracy, w taki sposób, aby prowadzona dokumentacja, bez względu na formę, stanowiła spójną i rzetelną ewidencję czasu pracy kierowcy. Ewidencję czasu pracy prowadzi się przede wszystkim w celu prawidłowego ustalenia wynagrodzenia za pracę kierowcy i innych świadczeń związanych z pracą, np.: wynagrodzenia wraz z dodatkiem za pracę w godzinach nadliczbowych. Ponadto ewidencja czasu pracy pozwala pracodawcy na bieżąco monitorować przestrzeganie przepisów czasu jazdy, obowiązkowych przerw i odpoczynków przez kierowcę.

Zgodnie z art. 25 ustawy o czasie pracy kierowców pracodawca prowadzi ewidencję czasu pracy między innymi w formie:

- zapisów na wykresówkach,
- wydruków danych z karty kierowcy i tachografu cyfrowego,
- plików pobranych z karty kierowcy i tachografu cyfrowego,
- innych dokumentów, potwierdzających czas pracy i rodzaj wykonywanej czynności,
- rejestrów opracowywanych na podstawie ww. dokumentów.

Prowadzenie ewidencji czasu pracy w określonej formie powoduje konsekwencje, w postaci obowiązku przechowywania takiej dokumentacji przez okres 3 lat.

Należy pamiętać, że wykresówki, pliki z tachografu cyfrowego nie mogą samoistnie stanowić rzetelnej ewidencji czasu pracy kierowcy. W tych dokumentach nie są wykazywane np. zwolnienia lekarskie, urlopy wypoczynkowe, które mają bezpośredni wpływ na wysokość świadczeń, wynikających ze stosunku

pracy. Ponadto, aby korzystać z wykresówek, danych szczytanych z tachografu cyfrowego lub karty kierowcy, pracodawca musi dopilnować, aby kierowcy przełączali przyrząd kontrolny na poszczególne rodzaje aktywności (jazda, inna praca, dyspozycja – czas gotowości, odpoczynek). Dopiero, takie dane umożliwiają prawidłowe zaewidencjonowanie czynności zaliczanych do czasu pracy kierowcy.

2. Jak należy rozumieć tydzień? – art. 2 pkt 5 ustawy o czasie pracy kierowców

Tydzień oznacza okres pomiędzy godziną 00.00 w poniedziałek i godziną 24.00 w niedzielę.

A więc w przypadku kierowców tydzień pracy jest tożsamy z tygodniem w rozumieniu kalendarzowym. Pojęcie tygodnia pracy istotne jest z uwagi na obowiązek zapewnienia pracownikowi nieprzerwanego tygodniowego odpoczynku.

3. Jak należy rozumieć dobę? – art. 8 ustawy o czasie pracy kierowców

Dla celów rozliczania czasu pracy i ustalania uprawnień do wynagrodzenia za pracę w godzinach nadliczbowych, przez dobę należy rozumieć kolejne 24 godziny, poczynając od godziny, w której kierowca rozpoczyna pracę zgodnie z obowiązującym go rozkładem czasu pracy. Doba „pracownicza” oznacza, więc kolejne 24 godziny, które nie muszą pokrywać się z dobą astronomiczną i mogą przypadać na godziny różnych dni kalendarzowych.

Przykład:

Jeśli kierowca rozpoczyna pracę zgodnie z rozkładem czasu pracy o godzinie 2.00 w poniedziałek i pracuje 10 godzin, a następnie odpoczywa 11 godzin, to pracodawca nie może zaplanować kierowcy rozpoczęcia kolejnej pracy już o godzinie 23.00 tego samego dnia, mimo że w takiej sytuacji kierowca miałby zapewniony 11-godzinny odpoczynek. W takim przypadku, bowiem kierowca rozpocząłby po raz drugi pracę w tej samej dobie. Kolejna praca może, zatem być planowana dopiero po zakończeniu tejże doby pracowniczej, czyli o godzinie 2.00 w poniedziałek.

Jednakże w przypadku konieczności wykonywania nieplanowanych czynności poza rozkładem czasu pracy dopuszczalne jest wykonywanie pracy po upływie 11-godzinnego odpoczynku będzie to praca w godzinach nadliczbowych.



Rozliczanie czasu pracy

1. W jaki sposób należy dokonywać rozliczenia czasu pracy?

Ustalenie okresu rozliczeniowego jest niezbędnym i koniecznym elementem potrzebnym do rozliczania czasu pracy bez względu na stosowany system czasu pracy.

Okres rozliczeniowy – jest to przedział czasowy, na który pracodawca obowiązany jest prawidłowo zaplanować czas pracy (ustalając wymiar czasu pracy do przepracowania), a po zakończeniu tego okresu rozliczyć czas pracy.

Oczywiście, okres rozliczeniowy przede wszystkim wiąże się z koniecznością rozliczenia średnio-tygodniowej 40-godzinnej normy czasu pracy.

Przewidziane w przepisach okresy rozliczeniowe generalnie oznaczone są w miesiącach, ale miesiące wyrażają jedynie górną granicę trwania tego okresu rozliczeniowego. Powyższe oznacza, że okres rozliczeniowy może zostać w tygodniach. Okres rozliczeniowy miesięczny musi odpowiadać miesiącowi kalendarzowemu.

Jednak ze względów wyłącznie praktycznych, okresy rozliczeniowe wyznaczone są, jako miesiące lub ich wielokrotność. Jest to ściśle związane z obowiązkiem wypłaty wynagrodzenia za pracę należną oraz wypłatą innych dodatkowych świadczeń pieniężnych, które są konsekwencją zakończonego okresu rozliczeniowego np.: dodatkowe wynagrodzenie za pracę w godzinach nadliczbowych.

Zasada przeciętnie pięciodniowego tygodnia pracy, wprowadza kolejne ochronne ograniczenie w zakresie dysponowania czasem pracy pracownika. Pracodawca przy zachowaniu normatywnego czasu pracy w wyznaczonym okresie rozliczeniowym musi tak planować pracę, aby zapewnić pracownikowi w tygodniu dwa dni całkowicie wolne od pracy. Oczywiście, chodzi tu o prze-

ciężnie pięciodniowy tydzień pracy w danym okresie rozliczeniowym. Oznacza to, że dozwolone jest zatrudnianie 6 dni w tygodniu, o ile w innym tygodniu (w danym okresie rozliczeniowym) zostanie to zrekompensowane, poprzez wyznaczenie 4 dni pracy. Powyższa zasada obowiązuje we wszystkich systemach czasu pracy.

2. Co to są godziny nadliczbowe?

Praca wykonywana ponad obowiązujące pracownika normy czasu pracy, a także praca wykonywana ponad dobowy przedłużony wymiar czasu pracy, wynikający z obowiązującego kierowcę systemu i rozkładu czasu pracy, stanowi pracę w godzinach nadliczbowych.

Praca w godzinach nadliczbowych jest dopuszczalna w razie:

- sytuacji i zdarzeń wymagających od kierowcy podjęcia działań dla ochrony życia lub zdrowia ludzkiego oraz mienia albo usunięcia awarii,
- szczególnych potrzeb pracodawcy.

W większości do pracy w godzinach nadliczbowych kierowcy zastosowanie mają przepisy Kodeksu pracy (patrz rozdział VI).

3. Jakie są limity pracy w godzinach nadliczbowych?

Ustawowo roczny limit godzin nadliczbowych dla kierowców został przyjęty na wyższym poziomie niż w Kodeksie pracy. Liczba godzin nadliczbowych przepracowanych przez kierowcę w związku ze szczególnymi potrzebami pracodawcy nie może przekroczyć 260 godzin w roku kalendarzowym.

W układzie zbiorowym pracy lub w regulaminie pracy albo w umowie o pracę, jeżeli pracodawca nie jest objęty układem zbiorowym pracy lub nie jest obowiązany do ustalenia regulaminu pracy, można ustalić inną liczbę godzin nadliczbowych w roku kalendarzowym.

Teoretycznie maksymalny roczny limit godzin nadliczbowych, jaki ustanowić może pracodawca wynosi 416 godzin w roku (przeciętnie 8 godzin x 52 tygodnie w roku).

Należy jednak zaznaczyć, że w praktyce ilość godzin nadliczbowych możliwa do przepracowania przez danego kierowcę będzie odpowiednio mniejsza – zależna od liczby dni urlopu wypoczynkowego, z jakiego korzystał będzie kierowca i ilości dni usprawiedliwionej nieobecności w pracy.

Zgodnie z art. 130 § 1 Kodeksu pracy istnieje bowiem obowiązek pomniejszenia wymiaru czasu pracy, jaki pracownik-kierowca winien przepracować w poszczególnych okresach rozliczeniowych, w przypadku korzystania przez pracownika z urlopów wypoczynkowych oraz nieobecności w pracy z przyczyn usprawiedliwionych.

4. Jakie są konsekwencje wykonywana pracy w porze nocnej?

Wykonywanie pracy w godzinach nocnych jest czymś nienaturalnym dla człowieka, dla jego rytmu biologicznego. Ponadto wykonywanie pracy w porze nocnej zaburza możliwość typowego planowania czasu wolnego poza pracą.

Jednak ze względu na rodzaj pracy, bądź jej organizację nie można zupełnie wykluczyć pory nocnej, jako czasu świadczenia pracy.

Zgodnie z art. 21 ustawy o czasie pracy kierowców w przypadku, gdy praca jest wykonywana w porze nocnej, czas pracy kierowcy nie może przekraczać 10 godzin w danej dobie. Dodatkowo należy wskazać, że dla celów rozliczania czasu pracy i ustalania uprawnienia do wynagradzania za pracę w godzinach nadliczbowych, **przez dobę należy rozumieć 24 kolejne godziny, poczynając od godziny, w której kierowca rozpoczyna pracę**, zgodnie z obowiązującym go rozkładem czasu pracy.

Doba „pracownicza” oznacza więc kolejne 24 godziny, które nie muszą pokrywać się z dobą astronomiczną i mogą przypadać na godziny różnych dni kalendarzowych.

Przykład

Jeżeli kierowca rozpoczyna pracę w o godzinie 6.00 w poniedziałek i pracuje 10 godzin (czynności zaliczane do czasu pracy), a następnie odpoczywa 11 godzin, to nie może rozpocząć kolejnej pracy już o godzinie 3.00 w tej samej dobie, mimo że w takiej sytuacji miałby zapewniony 11-godzinny odpoczynek. W takim przypadku, bowiem naruszyłby przepisy (praca w porze nocnej). Kolejna praca może, zatem rozpocząć się dopiero po zakończeniu tejże doby „pracowniczej”, czyli o godzinie 6.00 we wtorek.

WAŻNE

Pracownika (również kierowcy) opiekującego się dzieckiem do ukończenia przez nie czwartego roku życia (dotyczy jednego z rodziców, bądź opiekunów dziecka) nie wolno zatrudniać w porze nocnej bez jego wyraźnej zgody na pracę w porze nocnej (art. 178 oraz 189¹ Kodeksu pracy).

5. Kiedy występuje praca w porze nocnej?

Zgodnie z art. 151⁷ § 1 Kodeksu pracy pora nocna obejmuje 8 godzin między godzinami od 21.00 do 7.00. Kodeks pracy pozwala pracodawcy na pewnego rodzaju elastyczne dostosowanie pory nocnej do wewnętrznych potrzeb jego zakładu pracy.

Pracodawca musi jednak pamiętać, o sprecyzowaniu godzin, w jakich pora nocna obowiązuje w jego zakładzie pracy, ponieważ w braku takiej dyspozycji, każde 8 godzin pomiędzy godziną 21.00, a 7.00 będzie stanowiło pracę w porze nocnej.

Porę nocną pracodawca ustala w regulaminie pracy (art. 104¹ § 1 pkt 4 Kodeksu pracy) może również ustalić ją w układzie zbiorowym pracy (art. 240 § 1 pkt 1 Kodeksu pracy), a w przypadku braku obowiązku tworzenia regulaminu pracy, bądź nie zawierania układu zbiorowego pracy, pracodawca jest obowiązany poinformować pracownika na piśmie o obowiązującej w zakładzie pracy porze nocnej (art. 29 § 3 Kodeksu pracy).

6. Czy za pracę w porze nocnej trzeba dodatkowo płacić jakiś dodatek?

Kierowca, który wykonuje pracę w porze nocnej przysługuje dodatek do wynagrodzenia za każdą godzinę pracy w porze nocnej w wysokości 20% stawki godzinowej, wynikającej z minimalnego wynagrodzenia za pracę, ustalanego na podstawie odrębnych przepisów (art. 151⁸ § 1 Kodeksu pracy).

Dodatek za pracę w porze nocnej przysługuje wszystkim pracownikom, wykonującym pracę w porze nocnej i jest niezależny od innych dodatków, w szcze-

gólności przysługuje niezależnie od dodatku za pracę w godzinach nadliczbowych, przypadających na tę porę.

Pracodawca może przewidzieć korzystniejsze zasady wynagradzania za pracę w porze nocnej niż to przewiduje Kodeks pracy.

WAŻNE

Pracownicy, wykonujący pracę w porze nocnej, stale poza zakładem pracy, zamiast dodatku za pracę w porze nocnej, mogą być wynagradzani ryczałtowo. Wysokość ryczałtu za pracę w porze nocnej musi odpowiadać przewidywanemu wymiarowi pracy w porze nocnej (art. 151⁸ § 2 Kodeksu pracy).

Wysokość ryczałtu powinna być tak ustalona, aby odpowiadała przewidywanemu wymiarowi pracy w porze nocnej. Ustalenie ryczałtu w wysokości zaniżonej w stosunku do faktycznie wypracowywanych godzin w porze nocnej, nie zwalnia pracodawcy z obowiązku wyrównania należności za pracę faktycznie wykonaną w porze nocnej do kwoty określonej w Kodeksie pracy.

7. Czy kierowca może pracować w niedzielę i święta?

Zasadniczo niedziele i święta są dniami wolnymi od pracy.

Zgodnie z art. 151⁹ Kodeksu pracy za pracę w niedzielę święto uważa się pracę wykonywaną między godziną 6.00 w tym dniu, a 6.00 w następnym dniu.

Pracodawca ma jednak możliwość ustalenia innych granic czasowych, np.:

- niedziela i święto trwa od godz. 7.00 tego dnia do godziny 7.00 dnia następnego,
- niedziela i święto rozpoczyna się od godz. 00.00 tego dnia (w tym przypadku niedziela i święto ustalona na potrzeby rozliczania czasu pracy pokrywa się z niedzielą i świętem w rozumieniu kalendarzowym).

Ustalenie odmiennych granic czasowych niedziel i świąt następuje w układzie zbiorowym pracy, w regulaminie pracy, odpowiednio w obwieszczeniu pracodawcy, bądź indywidualnie w umowie o pracę.

Zgodnie z art. 151¹⁰ Kodeksu pracy praca w niedzielę oraz w święta jest dozwolona między innymi:

- w razie konieczności prowadzenia akcji ratowniczej w celu ochrony życia lub zdrowia ludzkiego, ochrony mienia lub środowiska albo usunięcia awarii,
- przy pracy zmianowej,
- przy niezbędnych remontach,
- w transporcie i w komunikacji,
- w zakładowych strażach pożarnych i w zakładowych służbach ratowniczych.

WAŻNE

Pracownik, pracujący w niedzielę, powinien korzystać co najmniej raz na 4 tygodnie z niedzieli wolnej od pracy.

8. Jakie dni są dniami ustawowo wolnymi od pracy?

Dni świąteczne określa ustawa z dnia 18.01.1951r. o dniach wolnych od pracy. Zgodnie z tą ustawą w ciągu roku kalendarzowego przypada 12 dni świątecznych, będących dniami wolnymi od pracy, tj.:

- 1 stycznia – Nowy Rok,
- pierwszy i drugi dzień Wielkiej Nocy,
- 1 maja – Święto Państwowe,
- 3 maja – Święto Narodowe Trzeciego Maja,
- pierwszy dzień Zielonych Świątek,
- dzień Bożego Ciała,
- 15 sierpnia – Wniebowzięcie Najświętszej Marii Panny,
- 1 listopada – Wszystkich Świętych,
- 11 listopada – Narodowe Święto Niepodległości,
- 25 i 26 grudnia – pierwszy i drugi dzień Bożego Narodzenia.



Podróż służbowa

1. Co to jest podróż służbowa kierowcy?

Od 3 kwietnia 2010 r. podróż służbowa została zdefiniowana w ustawie o czasie pracy kierowców – art. 2 pkt 7 ustawy.

Podróż służbowa stanowi każde zadanie służbowe, polegające na wykonywaniu na polecenie pracodawcy:

- **przewozu drogowego** poza miejscowość, gdzie znajduje się siedziba pracodawcy lub poza inne miejsce prowadzenia działalności przez pracodawcę, w szczególności poza filie, przedstawicielstwa i oddziały,
- **wyjazdu** poza miejscowość, gdzie znajduje się siedziba pracodawcy lub poza inne miejsce prowadzenia działalności przez pracodawcę, w szczególności poza filie, przedstawicielstwa i oddziały **w celu wykonywania przewozu drogowego**.

2. Jakie świadczenia przysługują kierowcy w związku z odbyciem podróży służbowej?

Kierowcy w podróży służbowej przysługują należności na pokrycie kosztów związanych z wykonywaniem zadania służbowego, ustalane na zasadach określonych w przepisach art. 775 § 3-5 Kodeksu pracy.

Warunki wypłacania należności z tytułu podróży służbowej określa pracodawca:

- w układzie zbiorowym pracy,
- w regulaminie wynagradzania,
- w umowie o pracę, jeśli pracodawca nie jest objęty układem zbiorowym pracy lub nie jest obowiązany do ustalenia regulaminu wynagradzania.

Powyższe nie dotyczy pracowników zatrudnionych w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej. Do tej grupy pracowników stosuje się przepisy:

- rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności, przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej na obszarze kraju,
- rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności, przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju.

WAŻNE

Wysokość diety z tytułu odbycia podróży służbowej na obszarze kraju oraz poza granicami kraju, którą ustala pracodawca w aktach wewnątrzzakładowych, nie może być niższa niż wysokość diety z tytułu podróży służbowej na obszarze kraju, określonej w rozporządzeniu Ministra Pracy i Polityki Społecznej, tj. obecnie 23 zł.

Jeśli pracodawca nie określi w aktach wewnątrzzakładowych warunków wypłacania należności z tytułu podróży służbowej, pracownikowi przysługują należności na pokrycie kosztów podróży służbowej określone w obu wyżej wymienionych rozporządzeniach.



Pytania różne problemowe

1. Czy czas, który w świetle art. 4g Rozporządzenia (WE) nr 561/2006, jest odpoczynkiem dzielonym, alternatywnym (minimum 3 godziny między rozpoczęciem, a zakończeniem jazdy), wlicza się do czasu kierowcy czy do odpoczynku dobowego?

Zgodnie z art. 7 pkt 3 ustawy o czasie pracy kierowców do czasu pracy kierowcy nie wlicza się dobowego, nieprzerwanego odpoczynku. Regularny dzienny okres odpoczynku można wykorzystać w dwóch częściach, z których pierwsza musi nieprzerwanie trwać, co najmniej 3 godziny, a druga, co najmniej 9 godzin. Tego rodzaju odpoczynek nie jest zaliczany do czasu pracy, ponieważ jest to okres, w którym kierowca może swobodnie dysponować swoim czasem.

2. Czy dłuższe przerwy, trwające ponad godzinę, między rozpoczęciem, a zakończeniem pracy, wlicza się do odpoczynku dobowego, czy do czasu pracy kierowców?

Zgodnie z art. 7 pkt 1 i 4 ustawy o czasie pracy kierowców **do czasu pracy kierowcy nie wlicza się:**

- czasu dyżuru, jeżeli podczas dyżuru kierowca nie wykonywał pracy,
- przerwy w pracy, wynikających ze stosowania przerywanego systemu czasu pracy.

Do czasu dyżuru zalicza się również przerwy między okresami prowadzenia pojazdu przeznaczone na odpoczynek. Przepisy określają minimalny czas trwania przerwy, co oznacza, że może ona trwać dłużej. Podstawą do kwalifikowania poszczególnych aktywności kierowcy tj. jazdy, innej pracy, dyspozycji, odpoczynku są zapisy na wykresówce, lub dane z karty kierowcy, dane z tachografu

cyfrowego. Wobec powyższego, przerwa przeznaczona na odpoczynek, wynikająca z art. 13 ustawy o czasie pracy kierowców, art. 7 rozporządzenia (WE) 561/2006 oraz art. 7 umowy AETR w całości zaliczana będzie do czasu dyżuru określonego w art. 9 ust 2 ustawy o czasie pracy kierowców, nawet jeśli jest dłuższa niż minimalny czas jej trwania wynikający z przepisów.

3. Czy czas jazdy w podwójnej obsadzie od rozpoczęcia do zakończenia pracy, przekraczający 10-godzinny dobowy wymiar czasu pracy w systemie równoważnym, jest zgodny z ustawą o czasie pracy kierowców?

Zgodnie z art. 9 ust 3 ustawy o czasie pracy kierowców w przypadku, gdy pojazd jest prowadzony przez dwóch lub więcej kierowców, czas nieprzeznaczony na kierowanie pojazdem jest czasem dyżuru. Do czasu pracy kierowcy **nie wlicza się** czasu dyżuru, jeżeli podczas dyżuru kierowca nie wykonywał pracy (art. 7 ust. 1 ustawy o czasie pracy kierowców). A więc czas łącznej jazdy (w podwójnej obsadzie) będzie dłuższy, niż 10 godzin, co nie narusza ustawy o czasie pracy kierowców. Każdy z kierowców w zakresie czasu pracy będzie rozliczany indywidualnie, pojedynczo.

4. Czy odpoczynek dobowy w podwójnej załodze należy zapewnić w dobie „pracowniczej” czy w okresie 30-godzinnym?

Zgodnie z art. 8 ust. 5 rozporządzenia (WE) 561/2006 w ciągu 30 godzin od zakończenia dziennego lub tygodniowego okresu odpoczynku, kierowca należący do kilkusobowej załogi musi skorzystać z kolejnego dziennego okresu odpoczynku, trwającego co najmniej 9 godzin. Obowiązek zapewnienia dziennego okresu odpoczynku trwającego, co najmniej 9 godzin na podstawie rozporządzenia WE 561/2006 nie stoi w sprzeczności z ustawą o czasie pracy kierowców, w szczególności pojęciem doby zdefiniowanej dla celów rozliczenia czasu pracy, a więc tych dyspozycji, które zgodnie z art. 6 i 7 ustawy o czasie pracy kierowców są zaliczane lub odpowiednio wyłączone z czasu pracy. Należy przy tym zaznaczyć, że zgodnie z art. 9 ust. 3 ustawy o czasie pracy kierowców w przypadku, gdy pojazd jest prowadzony przez dwóch lub więcej kierowców, czas nieprzeznaczony na kierowanie pojazdem jest czasem dyżuru, nie wliczanym do czasu pracy.

5. Czy system równoważny w transporcie drogowym dla kierowców jeżdżących pojazdami powyżej 3,5 tony według norm określonych w rozporządzeniu (WE) nr 561/2006, obejmuje 12 godzin pracy zgodnie z interpretacją ustawy o czasie pracy kierowców, czy 10 godzin?

Zgodnie z art. 15 ust. 1 ustawy o czasie pracy kierowców do kierowców zatrudnionych w **transporcie drogowym** mogą być stosowane rozkłady czasu pracy, w których jest dopuszczalne przedłużenie czasu pracy **do 10 godzin** na dobę – w systemie równoważnego czasu pracy.

Rozkłady czasu pracy, w których jest dopuszczalne przedłużenie czasu pracy do 12 godzin na dobę dotyczą pozostałych kierowców, np. kierowców prowadzących pojazd powyżej 3,5 tony, wykonujących niezarobkowy przewóz drogowy, na potrzeby własne przedsiębiorstwa.

6. Czy przekroczenie 12-godzinnego czasu pracy przez kierowców traktowane jest, jako naruszenie czy też godziny wypracowane ponad normę? Czy w tej sytuacji przysługuje kierowcy dodatek za nadgodziny?

Przekroczenie 10 godzin na dobę w odniesieniu do kierowców zatrudnionych w transporcie drogowym (12 godzin na dobę w odniesieniu do pozostałych kierowców) w równoważnym systemie czasu pracy będzie stanowiło pracę w godzinach nadliczbowych. Odrębnym zagadnieniem jest stosowanie sankcji określonych w art. 92 ustawy o transporcie drogowym (naruszenia) oraz w art. 281 pkt 5 Kodeksu pracy (wykroczenia). Szczegółowy wykaz naruszeń oraz wysokości kar pieniężnych za poszczególne naruszenia określa załącznik do ustawy o transporcie drogowym.

Ponadto zgodnie z art. 92 ust. 3 ustawy o transporcie drogowym, jeżeli czyn, będący naruszeniem przepisów wyczerpuje jednocześnie znamiona wykroczenia, stosuje się wyłącznie przepisy ustawy o transporcie drogowym.

7. Prawidłowe wpisywanie godzin pracy w ewidencji czasu pracy kierowców np. jeżeli kierowca rozpoczyna pracę w poniedziałek (o godz. 20.00) a kończy we wtorek po północy (o godz. 4.00), to w jaki sposób powinny być ujęte godziny pracy? Czy 8 godzin

do poniedziałku, czy też rozdzielnie po 4 godziny na poniedziałek i wtorek?

Zgodnie z art. 8 ustawy o czasie pracy kierowców dla celów rozliczania czasu pracy i ustalania uprawnienia do wynagrodzenia za pracę w godzinach nadliczbowych, przez dobę należy rozumieć 24 kolejne godziny, poczynając od godziny, w której kierowca rozpoczyna pracę zgodnie z obowiązującym go rozkładem czasu pracy. Ewidencja czasu pracy jest prowadzona w celu prawidłowego ustalenia wynagrodzenia pracownika i innych świadczeń związanych z pracą. Sposób zapisywania danych w ewidencji czasu pracy powinien być jasny i klarowny oraz odzwierciedlać stan rzeczywisty. W podanym przykładzie prawidłowym byłoby wykazanie pracy w wymiarze dobowym – 8 godzin na przełomie dwóch dni kalendarzowych.

8. Czy wypracowane godziny ponad normę, wynikające z dyspozycyjności, zaliczane są do nadgodzin i czy należy się za nie dodatkowe wynagrodzenie dla kierowcy?

Zgodnie z art. 20 ust. 1 ustawy o czasie pracy kierowców praca wykonywana ponad obowiązujące pracownika normy czasu pracy, a także praca wykonywana ponad dobowy przedłużony wymiar czasu pracy, stanowi pracę w godzinach nadliczbowych. Wobec powyższego okresy pozostawania w dyspozycji **zaliczane do czasu pracy**, będą stanowiły pracę w godzinach nadliczbowych. Zasady dodatkowego wynagradzania bądź rekompensowania pracy w godzinach nadliczbowych zostały określone w art. 151¹ – 151⁴ Kodeksu pracy, które mają zastosowanie poprzez art. 4 ustawy o czasie pracy kierowców.

9. Jak należy traktować czas wolny od pracy, który pracownicy spędzają w domu, po kilkudziesięciodniowej nieobecności w kraju? Czy jest to dla nich czasem dyżuru w myśl art. 9 pkt 5 ustawy o czasie pracy kierowców? Czy pracownicy mogą w tym czasie wykorzystywać należne im urlopy wypoczynkowe po wykorzystaniu przysługujących nadgodzin? W jaki sposób, zależnie od interpretacji, winni być za ten czas wynagradzani?

Powyższe będzie wynikało z rozkładu czasu pracy danego pracownika oraz z dyspozycji pracodawcy. To pracodawca, działając w granicach prawa zdecy-

duje, czy zobowiąże pracownika do dyżurowania z wszelkimi konsekwencjami powierzenia tego dyżuru. Należy jednak pamiętać, że dyżur nie może naruszać przepisów o obligatoryjnych dobowych (11-godzinnych) i tygodniowych (35-godzinnych) odpoczynkach. A więc nie cały okres spędzony w domu może stanowić dyżur. Jeśli dyżur pełniony jest w domu, za ten czas nie przysługuje żadna rekompensata, chyba że w okresie tego dyżuru kierowca świadczył pracę.

Przed wszystkim należy jednak pamiętać, że pracodawca obowiązany jest zapewnić kierowcy łączną liczbę dni wolnych od pracy w przyjętym okresie rozliczeniowym, odpowiadającą co najmniej liczbie niedziel, świąt oraz dni wolnych od pracy w przeciętnie pięciodniowym tygodniu pracy, przypadającym w tym okresie. Jest to przeważnie od 8 do 10 dni w miesiącu (czasem więcej). Powyższe nie wpływa na wysokość wynagrodzenia, które należy się za pełen wymiar czasu pracy, przypadający do przepracowania w danym miesiącu (odpowiednio okresie rozliczeniowym).

W odniesieniu do urlopu wypoczynkowego, należy wskazać, że zgodnie z art. 154² Kodeksu pracy urlopu udziela się w dni, które są dla pracownika dniami pracy, zgodnie z obowiązującym go rozkładem czasu pracy. Ponadto urlopu wypoczynkowego udziela się zgodnie z planem urlopów, a w przypadku braku obowiązku tworzenia planu urlopów, pracodawca ustala termin urlopu po porozumieniu z pracownikiem (popularnie na wniosek pracownika). Za czas urlopu pracownikowi przysługuje wynagrodzenie, jakie by otrzymał, gdyby w tym czasie pracował.

10. Czy czas dojazdu kierowcy do początku trasy (baza samochodowa w Niemczech), z różnych miejscowości w Polsce (niekoniecznie miejsc zamieszkania) jest czasem podróży służbowej na terenie kraju i tego tytułu przysługiwać im będą wszelkie świadczenia z tym związane? Czy czas tego przejazdu liczony będzie jako faktyczny czas pracy w myśl art. 6 pkt 1 ustawy o czasie pracy kierowców? Czy może być to czas kwalifikowany, jako „okres pozostawania do dyspozycji” i rozliczany jak dyżur?

Podróż służbowa stanowi każde zadanie służbowe, polegające na wykonywaniu, na polecenie pracodawcy wyjazdu poza miejscowość, gdzie znajduje się siedziba pracodawcy lub poza inne miejsce prowadzenia działalności przez

pracodawcę, w szczególności poza filie, przedstawicielstwa i oddziały, **w celu wykonywania przewozu drogowego**. A więc za czas dojazdu kierowcy do początku trasy będą kierowcy przysługiwały świadczenia związane z odbyciem podróży służbowej.

Ponadto, jeśli kierowca osobiście będzie prowadził pojazd w drodze do bazy samochodowej w Niemczech będzie to jego czas pracy w rozumieniu art. 6 ustawy o czasie pracy kierowców i wynagradzany niezależnie od świadczeń, przysługujących z tytułu podróży służbowej.



Podstawowe akty prawne

- ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. Nr 92, poz. 879 z późn. zm.),
- ustawa z dnia 26 czerwca 1974 r. Kodeks pracy (D. U. 1998 r. Nr 21, poz. 94 z późn. zm.),
- 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 zmieniającym rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz. Urz. UE L 102 z 11.04.2006, str. 1),
- Umowa Europejska, dotycząca pracy załóg pojazdów, wykonujących międzynarodowe przewozy drogowo (AETR), sporządzona w Genewie dnia 1 lipca 1970 r. (Dz. U. Z 1999 r. Nr 94, poz. 1086 i 1087),
- ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. 2007 r. Nr 125, poz. 874 z późn. zm.)
- ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.),
- ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. – prawo przewozowe (Dz. U. 2000 r. Nr 50, poz. 601 z późn. zm.),
- ustawa z dnia 18 stycznia 1951 r. o dniach wolnych od pracy (Dz. U. 1951 r. Nr 4, poz. 28 z późn. zm.).