



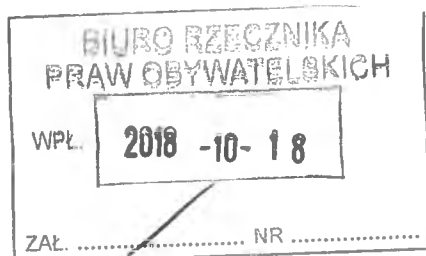
Rzeczpospolita Polska
**GŁÓWNY INSPEKTOR
TRANSPORTU DROGOWEGO**



RPW/59259/2018 P
Data: 2018-10-18

BP.070.30.2018.0170.0147.5738

Warszawa, dnia 16 października 2018 r.



Pan

Adam Bodnar

Rzecznik Praw Obywatelskich

Biuro Rzecznika Praw Obywatelskich

Al. Solidarności 77

00-090 Warszawa

Szanowny Panie Ministrze,

W odpowiedzi na wystąpienie Pana Rzecznika zamieszczone w piśmie z dnia 14 września 2018 r. (znak: III.7044.45.2018.LN) w przedmiocie praktycznych trudności z zagwarantowaniem należytego wymiaru przerw przysługujących kierowcom wykonującym przewozy regularne na liniach komunikacyjnych, których trasa nie przekracza 50 km, pragnę przedstawić ocenę obowiązujących w tym zakresie regulacji prawnych oraz występujących problemów w zakresie ich stosowania.

Jak trafnie wskazano w przywołanym wystąpieniu, do wszystkich kierowców wykonujących przewozy regularne osób na trasach do 50 km, zastosowanie znajdują przepisy rozdziału 4a ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. z 2012 r. poz. 1155, z późn. zm.), zwanej dalej „ucpk”, w tym także regulacje zamieszczone w art. 31b zapewniające prawo do przerwy na odpoczynek. Ponadto, stosownie do treści art. 6 ust. 3 ucpk, kierowcom zatrudnionym na podstawie stosunku pracy zagwarantowane zostało prawo do 15-minutowej przerwy, niezależnie od okresów przerw przysługujących na mocy art. 31b ucpk.

niepodlega

POLSKA
STULECIE ODZYSKANIA
NIEPODLEGŁOŚCI

Zgodnie z art. 31b ust. 1 ucpk kierowcy przysługuje przerwa przeznaczona na odpoczynek w wymiarze nie krótszym niż 30 minut, w przypadku gdy łączny dzienny czas prowadzenia pojazdu wynosi od 6 do 8 godzin, oraz w wymiarze nie krótszym niż 45 minut w przypadku, gdy łączny dzienny czas prowadzenia pojazdu przekracza 8 godzin. Przerwa ta przysługuje kierowcy przed upływem 6 godzin łącznego dziennego czasu prowadzenia pojazdu. Według ust. 2 art. 31b ucpk przerwy, o których mowa w ust. 1, mogą być dzielone na okresy krótsze, które są wykorzystywane w czasie prowadzenia pojazdu zgodnie z obowiązującym kierowcę rozkładem jazdy, pod warunkiem że jedna z przerw trwa co najmniej 15 minut.

Niewątpliwym jest zatem, iż przerwa z art. 31 b ust. 1 ucpk może być dzielona na krótsze okresy i ustawodawca gwarantuje jedynie w odniesieniu do jednego z nich minimalną długość 15 minut. Jednakże nie należy zapominać, iż zgodnie z art. 6 ust. 3 ucpk do czasu pracy kierowcy wlicza się przerwę w pracy trwającą 15 minut, którą pracodawca jest obowiązany wprowadzić, jeżeli dobowy wymiar czasu pracy kierowcy wynosi co najmniej 6 godzin. Przerwy wynikającej z art. 6 ust. 3 ucpk nie wlicza się do czasu przerw wynikających z art. 31b ucpk. W konsekwencji kierowcy wykonującemu przewozy regularne do 50 km przysługuje przerwa 15 minutowa z art. 6 ust. 3 ucpk oraz przerwa 30 lub 45 minutowa z art. 31b ucpk, która może być dzielona.

W ocenie Głównego Inspektora Transportu Drogowego, objęcie kierowców realizujących regularne przewozy osób na trasach do 50 km, przepisami socjalnymi, które nastąpiło wskutek dodania do ustawy o czasie pracy kierowców rozdziału 4a, należy uznać za jak najbardziej uzasadnione.

Podkreślenia wymaga jednak fakt, że zgodnie z dyspozycją przepisu art. 50 pkt 1 lit. k ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 2200, z późn. zm.), zwanej dalej „utd”, do zadań Inspekcji Transportu Drogowego należy kontrola przestrzegania czasu pracy li tylko:

- przedsiębiorców osobiście wykonujących przewozy drogowe,
- osób niezatrudnionych przez przedsiębiorcę, lecz osobiście wykonujących przewozy drogowe na jego rzecz.

Inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego nie są więc uprawnieni do kontroli czasu pracy kierowców pozostających w stosunku pracy.

Nie sposób natomiast podzielić wątpliwości co do sposobu udzielania przerw kierowcom na pętlach (przystankach), w sytuacji gdy kierowca pozostaje w tym czasie na swoim stanowisku pracy, tj. w autobusie. Tak bowiem, cechą immanentną pracy kierowcy jest dopuszczenie przez prawodawcę możliwości odbioru przerw i odpoczynków także w pojeździe. Przepisy rozporządzenia (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 zmieniającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylającego rozporządzenie Rady (EWG)

nr 3820/85 (Dz. Urz. UE L 102 z 11.04.2006 r., str. 1) wprost dopuszczają taką możliwość nie tylko w przypadku przerw w prowadzeniu pojazdu, ale również w odniesieniu do dziennych okresów odpoczynku, a nawet względem skróconego odpoczynku tygodniowego. Okres spędzony w pojeździe musi być wówczas spędzony w celu odbioru przerwy, a nie w celu wykonywania innych czynności wymienionych w art. 6 ust. 1 ucpk, według którego czasem pracy kierowcy jest czas od rozpoczęcia do zakończenia pracy, która obejmuje wszystkie czynności związane z wykonywaniem przewozu drogowego, m.in.: nadzór oraz pomoc osobom wsiadającym i wysiadającym, obsługę codzienną pojazdów i przyczep, inne prace podejmowane w celu wykonania zadania służbowego lub zapewnienia bezpieczeństwa osób, pojazdu i rzeczy, niezbędne formalności administracyjne oraz utrzymanie pojazdu w czystości. Wskazane czynności nie stanowią czasu prowadzenia pojazdu jednakże zaliczają się do czasu pracy kierowcy.

Jednocześnie należy podkreślić, że jak niejednokrotnie wskazywała w swoich wytycznych Komisja Europejska, i na co też zwracają uwagę sądy administracyjne w swoim orzecznictwie, fakt występowania utrudnień w ruchu, w tym w komunikacji miejskiej, będących wynikiem zatorów, remontów dróg itp., nie stanowi już wystarczającego powodu odstąpienia od przestrzegania przepisów socjalnych kierowców. Jeżeli sytuacje te nie są następstwem nagłych i nie dających się przewidzieć okoliczności, powinny być uwzględnione przy planowaniu i organizacji pracy kierowcy, albowiem szczególnie w większych miastach czy aglomeracjach, w obecnych czasach utrudnienia w ruchu w określonych porach dnia są raczej zjawiskiem powszechnym. To na wykonawcy przewozu spoczywa zatem obowiązek dostosowania planu pracy kierowcy (i dostosowania rozkładu jazdy) w taki sposób, aby zapewnić mu możliwość odbioru wymaganych przerw i odpoczynków. Znajduje to wyraz w dyspozycji normy prawnej zamieszczonej w art. 31d ucpk, zgodnie z którą, sporządzane rozkłady jazdy dla kierowców wykonujących przewozy regularne, których trasa nie przekracza 50 km, uwzględniają możliwość wykorzystywania przerw określonych w art. 31b ucpk.

Przewoźnik ubiegający się o wydanie zezwolenia na wykonywanie przewozów regularnych w krajowym transporcie drogowym ustala rozkład jazdy, według którego są realizowane przewozy osób także w komunikacji miejskiej. Według art. 22 ust. 1 pkt 1 i 6 utd do wniosku o wydanie zezwolenia na wykonywanie przewozów regularnych w krajowym transporcie drogowym dołącza się: proponowany rozkład jazdy uwzględniający przystanki, godziny odjazdów środków transportowych, długość linii komunikacyjnej, podaną w kilometrach, i odległości między przystankami, kursy oraz liczbę pojazdów niezbędnych do wykonywania codziennych przewozów, zgodnie z rozkładem jazdy oraz wykaz pojazdów, z określeniem ich liczby oraz liczby miejsc, którymi wnioskodawca zamierza wykonywać przewozy. Podobne rozwiązania prawne zawiera ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 2136, z późn. zm.)

Zatem przed wystąpieniem o właściwe zezwolenie przewoźnik drogowy powinien dokładnie przanalizować trasę oraz warunki drogowe występujące na planowanej linii. Planując trasę oraz rozkład jazdy przewoźnik drogowy powinien ustalać wykonywanie

przewozów regularnych w taki sposób, aby zapewnić przerwy o których mowa w ucpk. Powinien wziąć pod uwagę wielkość taboru samochodowego, długość trasy, warunki związane z ruchem drogowym na planowanej trasie oraz liczbę kierowców przeznaczonych do utrzymania linii regularnej.

Tym niemniej, należy zgodzić się ze stwierdzeniem, że pomimo prowadzonych przez Inspekcję Transportu Drogowego kontroli w tym zakresie, w świetle obowiązujących regulacji prawnych niezwykle utrudnione jest ustalenie, czy kierowcy wykonujący przewozy regularne osób na trasach do 50 km, odbierają wymagane przerwy w pracy i prowadzeniu pojazdu. Trzeba bowiem zauważyć, że do tego rodzaju przewozów nie znajdują zastosowania przepisy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz. Urz. UE Nr L 60 z 28.02.2014, str. 1).

Wobec powyższego, w przewozach regularnych osób na liniach do 50 km okresy aktywności kierowcy, co do zasady nie muszą i najczęściej nie są rejestrowane za pomocą tachografu, co pozwoliłoby na rzetelną i dokładną analizę faktycznego czasu pracy kierowcy, w tym okresów prowadzenia pojazdu i odbieranych przerw lub odpoczynków. W tej sytuacji, kontrolujący zmuszeni są opierać się wyłącznie na opracowanych przez przewoźnika rozkładach czasu pracy, o których mowa w art. 31e ust. 2 ucpk, a które powinny zawierać między innymi ustalony harmonogram okresów pracy kierowcy obejmujący okresy prowadzenia pojazdu, wykonywania innej pracy, przerw i pozostawiania w dyspozycji oraz dni wolne. Przedkładane przez przewoźników drogowych do kontroli rozkłady oraz ewidencja czasu pracy kierowcy niejednokrotnie nie odzwierciedlają jednak rzeczywistych okresów ich pracy i odebranych przerw.

Problem dotyczy zatem nie tyle norm gwarantujących kierowcom prawo do przerw w pracy, lecz praktyki i postępowania przedsiębiorców przy projektowaniu rozkładów jazdy i planowaniu pracy kierowców. Ponadto, problem koncentruje się na kwestii możliwości skutecznej analizy i weryfikacji rzeczywistego stanu rzeczy w zakresie zagwarantowania kierowcom przysługujących im przerw w pracy i prowadzeniu pojazdu.

Dostrzegając powyższe trudności należy uznać za uzasadnione dokonanie zmian w przepisach, które powinny zmierzać w kierunku zagwarantowania skuteczniejszego systemu dokumentowania i weryfikacji czasu pracy kierowców wykonujących przewozy regularne na trasach do 50 km. Rozważenia wymaga to, w jaki sposób zapewnić rzetelny system rejestracji okresów pracy kierowcy, umożliwiający efektywny sposób weryfikacji i kontroli przestrzegania norm socjalnych.

Ponadto nie należy zapominać, iż przewoźnicy wykonujący przewozy osób pojazdami powyżej 9 osób łącznie z kierowcą często swoje usług świadczą jednocześnie na wielu podstawach prawnych np. wykonują przewozy regularne na trasach do 50 km, przewozy

regularne na trasach powyżej 50 km, jak również mogą wykonywać okazjonalne przewozy osób. Osoby zaś świadczące usługi kierowania pojazdami dla ww. przewoźników nie koniecznie muszą być przypisani do jednego rodzaju przewozów. Kierowcy może zostać powierzony inny rodzaj przewozu np. ze względu na potrzebę zastępowania nieobecnego pracownika. W praktyce może się zdarzyć, że osobom wykonującym np. przewozy okazjonalne czy przewozy regularne powyżej 50 km zostanie powierzone wykonywanie przewozu regularnego do 50 km. Pojawia się wówczas problem ze sposobem ewidencjonowania czasu pracy bowiem dla kierowców wykonujących przewozy regularne do 50 km należy stosowanie do art. 31e ust. 1 ucpk sporządzić rozkład czasu pracy na okres co najmniej jednego miesiąca. Według art. 11 ust. 2 ucpk rozkłady czasu pracy kierowcy wykonującego przewóz regularny osób powyżej 50 km są ustalane na okresy nie krótsze niż 2 tygodnie, z zastrzeżeniem art. 19. W myśl ust 2a art. 11 ucpk rozkładów czasu pracy nie ustala się dla kierowcy wykonującego przewóz rzeczy lub okazjonalny przewóz osób.

Główny Inspektor Transportu Drogowego wyraża zatem wolę współpracy i gotowość aktywnego współdziałania w ewentualnym procesie legislacyjnym, co pozwoliłoby na zmianę niekorzystnej sytuacji, w jakiej znajduje się grupa kierowców realizujących regularne przewozy osób na trasach nieprzekraczających 50 km.

z poważeniem
GŁÓWNY INSPEKTOR
TRANSPORTU DROGOWEGO
z up.
Łukasz Dryja
Zastępca Głównego Inspektora Transportu Drogowego

Otrzymują:

1. Adresat
2. a/a



**GLÓWNY INSPEKTORAT
TRANSPORTU DROGOWEGO**

Biuro Prawne

00-807 Warszawa, Al. Jerozolimskie 94
REGON 017427604, NIP 526-25-96-640

BP.070.30.2018.0170.0147.5732

POLECONA - ZA POTWIERDZENIEM ODBIORU

R



(00)459007731801729089



OPLATA POBRANA
FAKE PERCUE - POLOGNE

Umowa Nr 97/2002 z Poczta Polska S.A.
z dnia 25.11.2002 roku
nadano w PP W 101



BIURO RZECZNIKA
PRAW OBYWATELSKICH

WPL.

2018 -10- 18

ZAL. NR