

20-026 LUBLIN,
ul. FRYDERYKA CHOPINA 8 lok.5
TEL. 48 81 532 95 54
48 81 470 50 49
48 81 470 50 50
FAX 48 81 532 96 54
<http://www.sokolowski.com.pl>,
e-mail: info@sokolowski.com.pl

BIULETYN INFOMACJI PRAWNEJ

nr 3/2006

CZAS PRACY KIEROWCÓW

oprac. Ewa Kwiatek-Sokołowska

Wraz z wejściem Polski do Unii Europejskiej z dniem 1 maja 2004 roku, na terytorium RP zaczęły obowiązywać przepisy UE nadające się do bezpośredniego stosowania. W zakresie czasu pracy kierowców są to dwa rozporządzenia: rozporządzenie Rady nr 3820/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz rozporządzenie Rady nr 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym.

Rozporządzenie 3820/85

Rozporządzenie 3820/85 określa minimalny wiek kierowców, który wynosi 18 lub 21 lat, zależnie od ukończonych szkoleń oraz masy pojazdu.

W artykule 6 wskazano, że okres prowadzenia pojazdu między każdymi dwoma okresami dziennego odpoczynku lub między okresem dziennego i tygodniowego odpoczynku, nie może przekraczać dziewięciu godzin. Natomiast całkowity okres prowadzenia pojazdu w każdym okresie dwutygodniowym nie może przekraczać 90 godzin.

Ważne uregulowanie zawarte jest w artykule 7 rozporządzenia, zgodnie z którym po czteroipółgodzinnym okresie prowadzenia pojazdu kierowcy przysługuje przerwa, co najmniej 45-minutowa, chyba, że zaczyna on okres odpoczynku. Przerwa taka może być zastąpiona przerwami wynoszącymi, po co najmniej 15 minut, rozłożonymi na okres prowadzenia pojazdu lub bezpośrednio po tym okresie. Przepis ten powinien być odczytywany w powiązaniu z art. 27 ustawy o czasie pracy kierowców, zgodnie z którym wymienione w art. 7 rozporządzenia

okresy przerw powinny być zaliczane do czasu dyżuru, jakiego nie wlicza się do czasu pracy, a tylko przerwa ta w części obejmującej 15 minut wlicza się do czasu pracy.

Na mocy art. 8 rozporządzenia, zmodyfikowana została zasada wprowadzona w ustawie o czasie pracy kierowców, regulująca prawo do tygodniowego wypoczynku. Rozporządzenie przyznaje to prawo w wymiarze 45 kolejnych godzin tygodniowo. Ustawa o czasie pracy przyznaje to prawo w wymiarze 35 godzin, i normuje jednocześnie w art. 27 ust. 2, że przyznane rozporządzeniem UE okresy odpoczynku nie mogą być traktowane jak czas dyżuru i jednocześnie stanowi, że wykorzystanie okresu odpoczynku w wymiarze określonym w rozporządzeniu, wyłącza zastosowanie art. 14 ustawy o czasie pracy kierowców regulującego prawo do odpoczynku.

W artykule 10 rozporządzenie zakazuje zapłaty wynagrodzenia w wysokości zależnej od przejechanej trasy lub ilości rzeczy, nawet w formie premii lub dodatku do wynagrodzenia, z obawy że zmniejszyłoby to stan bezpieczeństwa na europejskich drogach, co jest koherentne z art. 26 ustawy o czasie pracy.

Z kolei art. 14 rozporządzenia wprowadza obowiązek sporządzenia przez przedsiębiorstwa rozkładów jazdy i wykazów obowiązków zawierających m.in. nazwisko kierowcy, miejsce bazy oraz harmonogram opracowany z wyprzedzeniem dla różnych okresów prowadzenia pojazdu, innych prac oraz dyspozycyjności. Obowiązek ten dotyczy jednak tylko przewozów regularnych przy użyciu pojazdów nie zawierających urządzeń rejestrujących.

Rozporządzenie 3821/85

Rozporządzenie to statuuje obowiązek instalowania i używania urządzeń rejestrujących w tych pojazdach, które są zarejestrowane w Państwach

Biuletyn został opracowany przez prawników Kancelarii w celu umożliwienia identyfikacji potencjalnych zagrożeń związanych z działalnością Państwa przedsiębiorstwa. Biuletyn sygnalizuje określone problemy, nie dokonuje oceny konkretnych stanów faktycznych, nie stanowi wyczerpującego omówienia danej problematyki, nie stanowi porady prawnej. Jeżeli są Państwo zainteresowani uzyskaniem szczegółowych informacji na temat poruszonych zagadnień prosimy o kontakt z pracownikami Kancelarii: info@sokolowski.com.pl

Członkowskich i są wykorzystywane do transportu drogowego osób lub rzeczy, z wyłączeniem niektórych kategorii pojazdów, o których mowa w art. 4 i art. 14 ust. 1 rozporządzenia (EWG) nr 3820/85.

Państwa członkowskie UE mają obowiązek dopuścić do instalowania można jedynie urządzenia rejestrujące oraz wykresówki zgodne z wymaganiami zawartymi w załączniku do rozporządzenia.

Urządzenie rejestrujące powinno być tak skonstruowane, aby w razie potrzeby upoważniony funkcjonariusz służb kontrolnych mógł po jego otwarciu odczytać zarejestrowane dane dotyczące okresu dziewięciu godzin poprzedzających moment rozpoczęcia kontroli, bez trwałego zniekształcenia, uszkodzenia lub zabrudzenia wykresówki. Ponadto urządzenie powinno być tak skonstruowane, aby bez otwierania obudowy możliwe było sprawdzenie czy dokonywana jest rejestracja danych

Zgodnie z art. 13 rozporządzenia 3821/85, pracodawca i kierowcy są odpowiedzialni za czuwanie nad prawidłowym funkcjonowaniem i odpowiednim użytkowaniem urządzeń rejestrujących.

Dodatkowe obowiązki pracodawców są następujące:

1. pracodawca ma obowiązek wydać kierowcom wystarczającą liczbę wykresówek, mając przy tym na uwadze, że wykresówki te mają charakter osobisty, uwzględniając długość okresu pracy, możliwość konieczności zastąpienia uszkodzonych wykresówek lub wykresówek zabranych przez upoważnionego funkcjonariusza służb kontrolnych.
2. Przedsiębiorstwo ma obowiązek przechowywać wykresówki, ułożone w odpowiednim porządku, przez co najmniej rok po ich użyciu oraz wydać zainteresowanym kierowcom, na ich wniosek, ich kopie.
3. obowiązek okazania lub przekazania wykresówek na żądanie każdego upoważnionego funkcjonariusza służb kontrolnych.
4. W razie uszkodzenia lub wadliwego działania urządzenia pracodawca zobowiązany jest do jego naprawy przez uprawnionego instalatora lub warsztat, jak tylko okoliczności na to pozwolą.
5. Jeżeli pojazd nie jest w stanie wrócić do siedziby przedsiębiorstwa w ciągu tygodnia, licząc od dnia uszkodzenia lub wykrycia wadliwego działania, wówczas naprawy należy dokonać w drodze.

Obowiązki kierowców są w tym zakresie następujące:

1. zakaz używania brudnych lub uszkodzonych wykresówek.
2. obowiązek zabezpieczenia wykresówek w stosowny sposób
3. W przypadku uszkodzenia wykresówki zawierającej zapis, kierowcy mają obowiązek dołączyć uszkodzoną wykresówkę do zastępującej ją wykresówki zapasowej.
4. Kierowcy mają obowiązek stosować wykresówki w każdym dniu, w którym prowadzą pojazd, począwszy od momentu, w którym go przejmują.
5. zabronione jest wyjmowanie wykresówki z urządzenia przed zakończeniem dziennego okresu pracy, chyba że jej wyjęcie jest dopuszczalne z innych powodów.
6. Wykresówka nie może być używana przez okres dłuższy niż ten, na który jest przeznaczona.
7. Kierowcy zapewniają zgodność czasu zapisywanego na wykresówce z oficjalnym czasem kraju rejestracji pojazdu,
8. kierowcy mają obowiązek obsługiwać przełączniki umożliwiające osobną i wyraźną rejestrację następujących okresów:
 - a) czas prowadzenia pojazdu;
 - b) wszystkie inne okresy pracy;
 - c) okres dyspozycyjności, a mianowicie:
 - czas oczekiwania, tzn. okres, w którym kierowcy pozostają na stanowisku pracy tylko w celu odebrania informacji i rozpoczęcia bądź wznowienia jazdy lub wykonywania innej pracy,
 - czas spędzony obok kierowcy prowadzącego pojazd w trakcie ruchu pojazdu,
 - czas spędzony w kuszetce w trakcie ruchu pojazdu;
 - d) przerwy w pracy i okresy dziennego odpoczynku.
9. Każdy członek załogi pojazdu ma obowiązek nanieść na swoją wykresówkę następujące informacje:

Biuletyn został opracowany przez prawników Kancelarii w celu umożliwienia identyfikacji potencjalnych zagrożeń związanych z działalnością Państwa przedsiębiorstwa. Biuletyn sygnalizuje określone problemy, nie dokonuje oceny konkretnych stanów faktycznych, nie stanowi wyczerpującego omówienia danej problematyki, nie stanowi porady prawnej. Jeżeli są Państwo zainteresowani uzyskaniem szczegółowych informacji na temat poruszonych zagadnień prosimy o kontakt z pracownikami Kancelarii: info@sokolowski.com.pl

- a) na początku używania wykresówki - swoje nazwisko i imię;
- b) datę i miejsce rozpoczęcia używania wykresówki oraz datę i miejsce zakończenia jej używania;
- c) numer rejestracyjny każdego pojazdu, do którego członek załogi został przydzielony zarówno na początku pierwszej jazdy zapisanej na wykresówce jak i następnych, w przypadku zmiany pojazdu, w czasie używania tej samej wykresówki;
- d) wskazania licznika długości drogi:
- przy rozpoczęciu pierwszej jazdy zarejestrowanej na wykresówce,
 - przy zakończeniu ostatniej jazdy zarejestrowanej na wykresówce,
 - w razie zmiany pojazdu w ciągu dnia pracy (odczyt licznika w pojeździe, do którego był przydzielony oraz odczyt licznika w pojeździe, do którego zostaje przydzielony);
- e) czas, kiedy miała miejsce zmiana pojazdu.

10. Na żądanie upoważnionego funkcjonariusza służb kontrolnych kierowca zobowiązany jest okazać wykresówki za bieżący tydzień i w każdym przypadku za ostatni dzień poprzedniego tygodnia, w którym kierował pojazdem.

11. W czasie gdy urządzenie jest niezdatne do użytku lub działa wadliwie, kierowcy

zaznaczają na wykresówce lub wykresówkach bądź na karcie zastępczej, która ma być dołączona do wykresówki, wszystkie informacje dotyczące różnych okresów aktywności, które nie zostały przez urządzenie prawidłowo zarejestrowane.

Należy stwierdzić, że wobec tak szczegółowego unormowania obowiązków kierowców dotyczących postępowania z urządzeniami rejestrującymi, za celowe uznać należy wprowadzenie dokładnego wyliczenia wszelkich tych obowiązków do treści umów o pracę bądź do regulaminów pracy czy układów zbiorowych pracy.

Na marginesie należy zauważyć, że w międzynarodowych przewozach drogowych kwestie następujące: wiek kierowcy, czas prowadzenia pojazdu, przerwy, czas odpoczynku kierowcy, obowiązek montowania i używania urządzenia kontrolnego, obowiązek homologacji i kontroli urządzenia kontrolnego zostały unormowane międzynarodową Umową o pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowie (tzw. Umowa AETR). Dodać trzeba, że zgodnie z zaleceniem zawartym w rozporządzeniu 3820/85, Państwa członkowskie powinny złożyć zastrzeżenie, na mocy którego międzynarodowe operacje transportowe między Państwami Członkowskimi UE nie będą uważane za międzynarodowe operacje transportowe w rozumieniu Umowy AETR.

