

PRZERWY 45 – MINUTOWE W ZAŁODZE?

Dyskusja jaka ma miejsce od jakiegoś czasu w przestrzeni publicznej spowodowana jest - z jednej strony z winy organów kontrolnych, które dotychczas nie egzekwowały obowiązku robienia przerwy w załodze zgodnie z przepisami 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 zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (sugerując się niewątpliwie niezbyt fortunną wytyczną numer 2 Komisji Europejskiej) - z drugiej strony zaostreniem kontroli przepisów socjalnych w państwach Europy Zachodniej, co wpisuje się w ogólną tendencję obrony krajowych rynków transportowych i walki z zagraniczną konkurencją pod pozorami troski o warunki socjalne kierowców wykonujących transport drogowy.

Zgodnie z definicją zawartą w art. 4 lit. o rozporządzenia (WE) nr 561/2006: „załoga kilkuosobowa» oznacza sytuację, w której w trakcie każdego okresu prowadzenia pojazdu pomiędzy dwoma kolejnymi dziennymi okresami odpoczynku, lub pomiędzy dziennym okresem odpoczynku, a tygodniowym okresem odpoczynku, w pojeździe przebywa co najmniej dwóch kierowców w celu prowadzenia pojazdu.” Oczywiście przez pierwszą godzinę pracy pierwszego kierowcy obecność drugiego jest fakultatywna, ale przez pozostałą część pracy jest obowiązkowa. Natomiast w art. 8 pkt 5 dodano, że w ciągu 30 godzin od zakończenia dziennego lub tygodniowego okresu odpoczynku, kierowca należący do kilkuosobowej załogi musi skorzystać z kolejnego dziennego okresu odpoczynku trwającego co najmniej 9 godzin i ... w sumie to wszystko co ustawa unijna o czasie pracy kierowców mówi na temat załogi kilkuosobowej. To oznacza, że pozostałe normy czasu jazdy, przerw i odpoczynków zawarte w tej ustawie dotyczą wszystkich kierowców podlegających przepisom socjalnym bez względu na ilość kierowców w załodze. Stąd wniosek, że żaden artykuł wymienionej ustawy nie zwalnia kierowców pracujących w załodze z obowiązku robienia przerwy.

Kierowca w załodze, który nie prowadzi pojazdu, pozostaje w czasie dyspozycji, czyli w gotowości do jego prowadzenia. Tachograf wówczas rejestruje czynności na karcie kierowcy pod symbolem „koperty”. Potwierdzeniem tego jest art. 34 ust. 5 lit. b (iii) 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, który pod symbolem „koperty” nakazuje kierowcy rejestrować „okresy gotowości” zgodnie z definicją w art. 3 lit. b dyrektywy 2002/15/WE. Natomiast zgodnie z dyrektywą 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 marca 2002 r. w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego „okresy gotowości” oznaczają: „dla pracowników wykonujących pracę w trasie, którzy jeżdżą w zespole, czas spędzony na siedzeniu obok kierowcy lub na kuszetce, gdy pojazd jest w ruchu.”

Na jakiej więc podstawie dotychczas uznawano, że w tym czasie drugi kierowca odbiera czas przerwy? Skoro w cytowanym już art. 34 ust. 5 lit. b (iv) rozporządzenia

165/2014 kierowcy mają obowiązek rejestrować przerwę lub odpoczynek pod symbolem „łóżka”?

Wszystkiemu „winna” jest Komisja Europejska, która przy współpracy ekspertów (!) instytucji kontrolnych, organizacji pracowniczych oraz przedsiębiorstw opracowała wytyczne dotyczące stosowania prawa socjalnego w transporcie drogowym. Kwestii dotyczącej pracy załogi poświęcono kilka zdań wytycznej nr 2. Według „ekspertów” KE w sytuacji, gdy drugi kierowca pozostający do **dyspozycji** siedzi obok kierowcy i nie pomaga mu w sposób aktywny (!) w prowadzeniu pojazdu, 45 minutowy „okres gotowości” drugiego kierowcy może być uznany za „przerwę”! Nawet z tak mało logicznego wywodu wynika, że drugi kierowca odbiera w tym czasie dyżur, a nie przerwę. Użycie zwrotów: „siedzi obok (...) i nie pomaga mu w sposób aktywny w prowadzeniu pojazdu” brzmi nieprecyzyjnie. Czy pierwszy kierowca prowadząc pojazd w „sposób mniej aktywny” np. korzystając z nawigacji od prowadzącego pojazd w „sposób bardziej aktywny” np. korzystającego z mapy – mógłby również w tym samym czasie odebrać przerwę?! Niejasne są kryteria jakimi miałyby kierować się drugi kierowca podczas dyżuru, aby organ kontrolny uznał ten czas za przerwę i niejasne są kryteria oceny, którymi miałyby się kierować organy kontrolne.

Zgodnie z art. 4 lit. d rozporządzenia (WE) nr 561/2006: „...przerwa” oznacza okres, w którym kierowca nie może prowadzić pojazdu ani wykonywać żadnej innej pracy, wykorzystywany **wyłącznie** do wypoczynku”. Natomiast cytowana już dyrektywa 2002/15/WE definiuje „okresy gotowości” jako: „okresy *inne niż te odnoszące się do przerw* i okresów odpoczynku, podczas których pracownik wykonujący pracę w trasie nie jest zobowiązany pozostawać na swoim stanowisku pracy, ale musi być dostępny, aby odpowiedzieć na każde wezwanie do rozpoczęcia lub kontynuowania jazdy lub wykonania innej pracy”, a ich przewidywalna długość będą z góry znane przez pracownika wykonującego pracę w trasie np. przed odjazdem lub przed właściwym rozpoczęciem odnośnego okresu.

Z przytoczonych przepisów wynika niezbicie, że czas dyżuru to nie jest czas przerwy kierowcy!

Wszystkim tym, którzy podważają zasadność przerw 45 – minutowych w załodze oraz organom kontrolnym zalecam rozpatrzyć pewną hipotetyczną sytuację. Załóżmy, że pojazd ciężarowy prowadzi jeden kierowca, który po 4, 30 minutach jazdy robi obowiązkową 45 – minutową przerwę. Pojazd znajduje się na parkingu, a kierowca swobodnie może dysponować swoim czasem. Czas ten wykorzystuje na zjedzenie śniadania, obiadu lub zwyczajnie na odpoczynek. Jednak selektor tachografu ma ustawiony w tym czasie nie na symbolu „łóżka” tylko na „kopercie” (tak samo jak „drugi” kierowca w załodze) . Bez wątpienia podczas kontroli drogowej 45 – minutowy okres tak odebranej przerwy zostanie potraktowany jako czas dyżury, czyli przerwa nie zostanie zaliczona! A przecież w rzeczywistości kierowca przerwę odebrał! Dla organów kontrolnych ważniejsze jest jednak to co zarejestrował! Kierowca ma przecież obowiązek ustawić selektor tachografu na taką czynność jaką w danej chwili wykonuje. Powstaje pytanie: dlaczego organy kontrolne uznają okres gotowości drugiego kierowcy jako czas 45-minutowej przerwy, a czas faktycznie odebranej przerwy zarejestrowanej na „kopercie” jest traktowany jako naruszenie przepisów? Skąd ten brak konsekwencji? Ten brak konsekwencji i zdecydowania ze strony organów kontrolnych doprowadził do dezorientacji kierowców i zarządzających transportem.

Natomiast wszystkim, którzy uważają, że w Polsce jeszcze te przepisy nie obowiązują, przypominam, że R. 561/2006 obowiązuje we wszystkich państwach należących do UE i jest bezpośrednio stosowane przed prawem krajowym. Wątpiącym nadal - przypominam, że art. 9 ust. 3 naszej rodzimej ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców brzmi: „W przypadku gdy pojazd jest prowadzony przez dwóch lub więcej kierowców, czas nieprzeznaczony na kierowanie pojazdem jest czasem dyżuru.”

Reasumując: kierowcy w załodze mają obowiązek robienia przerw 45 – minutowych po 4, 30 minutach jazdy każdego kierowcy z osobna, czyli w sumie po 9 godzinach jazdy wspólnej, ponieważ czas dyspozycji - dyżuru kierowcy nie jest czasem przerwy.

Podstawa prawna:

Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85.

Wytyczne Komisji Europejskiej - Prawo Socjalne w Transporcie Drogowym.

Rozporządzenie 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.

Dyrektywa 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 marca 2002 r. w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego.

Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców.

Sebastian Pyrek, certyfikat kompetencji zawodowych w zakresie transportu drogowego osób i rzeczy, doradca do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych w zakresie transportu drogowego, praktyk, doradca firm transportowych, specjalizujący się w przepisach transportowych, wykładowca i szkoleniowiec.