



Indywidualny rozkład czasu pracy definiowany jest jako jeden z czynników organizacyjnych w systemie zarządzania czasem pracy pracowników. Jego wyróżnikiem jest to, iż pracownik może rozpoczynać i kończyć pracę w różnych godzinach w ciągu tygodnia w ramach danego systemu czasu pracy.

INDYWIDUALNY ROZKŁAD CZASU PRACY KIEROWCY

Uzasadnienie konieczności zmiany Ustawy o czasie pracy kierowców

Z informacji napływających do związków zawodowych branży transportu drogowego wynika, iż indywidualny rozkład czasu pracy nadużywany jest przez pracodawców co zaburza funkcjonowanie pracownika w rodzinie. Związki podkreślają, że od czasu wprowadzenia do ustawy o czasie pracy kierowców indywidualnego czasu pracy nastąpiło znaczne pogorszenie się warunków socjalnych kierowców. Zaznaczają oni, że w okresie obowiązywania indywidualnego rozkładu czasu pracy, kierowca ponosi koszty zarówno społeczne jak i ekonomiczne.

Ustawą z dnia z dnia 16 września 2011 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2011 Nr 244, poz. 1454) został wprowadzony do Ustawy o czasie pracy kierowców (Dz. U. z 2012 r. poz. 1155 ze zm.) indywidualny rozkład czasu pracy. W definicji zawartej w art. 8 ust. 2 przywołanej ustawy wskazano, że indywidualny rozkład czasu pracy pracownika ustalany przez pracodawcę może przewidywać różne godziny rozpoczynania i kończenia pracy; w takim przypadku ponowne wykonywanie pracy przez pracownika w tej samej dobie nie stanowi pracy w godzinach nadliczbowych. Przed wprowadzeniem powyższego przepisu pracownik rozpoczynając pracę w tym samym 24 godzinnym okresie liczonym od chwili rozpoczęcia zadania służbowego otrzymywał dodatkowe wynagrodzenie z tytułu pracy w godzinach nadliczbowych. Pomimo odebrania odpoczynku dobowego godziny pracy zaliczane były do poprzedniej doby pracowniczej. Wprowadzenie wskazanej poprawki dało możliwość do rozpoczynania pracy przed zakończeniem się 24 – godzinnego okresu (doba pracownicza) bez generowania nadgodzin.

Za sprawą grupy posłów Sejmu VII kadencji klubu Platformy Obywatelskiej został złożony do Marszałka Sejm projekt nowelizacji Ustawy o transporcie drogowym oraz innych ustaw (Druk 4061 z 2 marca 2011 r.). W uzasadnieniu zmiany art. 8 Ustawy o czasie pracy kierowców wnioskodawcy wskazali, że zaproponowana nowelizacja ma na celu usunięcie niejasności interpretacyjnych związanych z kolizją przepisów rozporządzenia WE 561/2006, ustawy o czasie pracy kierowców i przepisów Kodeksu pracy oraz dostosowanie ich do specyfiki pracy kierowcy wykonującego przewozy drogowe. Ta kolizja, na którą powoływali się Posłowie dotyczyła art. 8 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. z którego wynika, że kierowca może skracać odpoczynki dobowe do 9 godzin na określonych warunkach. Przykład: stosując zasadę skróconego odpoczynku dobowego po 12 godzinach pracy (w ramach równoważnego systemu czasu pracy) i 9 godzinach odpoczynku rozpoczynający przewóz kierowca generował dla pracodawcy godziny nadliczbowe. Co do przepisów ustawy Kodeks pracy w art. 151 wskazano, iż praca wykonywana ponad obowiązujące pracownika normy czasu pracy, a także praca wykonywana ponad przedłużony dobowy wymiar czasu pracy, wynikający z obowiązującego pracownika systemu i rozkładu czasu pracy, stanowi pracę w godzinach nadliczbowych. Praca w godzinach nadliczbowych jest dopuszczalna w razie konieczności prowadzenia akcji ratowniczej w celu ochrony życia lub zdrowia ludzkiego, ochrony mienia lub środowiska albo usunięcia awarii oraz szczególnych potrzeb pracodawcy. Powołując się na art. 8 ust. 2 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, który określa, że w każdym 24 godzinnym okresie po upływie poprzedniego dziennego okresu odpoczynku lub tygodniowego okresu odpoczynku kierowca musi wykorzystać kolejny dzienny okres odpoczynku. Jeśli część dziennego okresu odpoczynku zawarta w 24 godzinnym okresie wynosi co najmniej 9 godzin, ale mniej niż 11 godzin, wówczas ten dzienny okres

FORUM ZWIĄZKÓW ZAWODOWYCH

Branża Transportu Drogowego i Muncypalnego

odpoczynku uznaje się za skrócony dzienny okres odpoczynku i ust. 4 kierowca może mieć najwyżej trzy skrócone dzienne okresy odpoczynku pomiędzy dwoma tygodniowymi okresami odpoczynku. Oznacza to, że przepis ten nie wpływał na dopuszczalność wykonywania przewozu zgodnie z przepisami krajowymi ale wykonanie transportu po dobowym skróconym odpoczynku skutkowało dodatkową wypłatą w postaci wynagrodzenia za pracę w godzinach nadliczbowych. Wątpliwości jednak budził fakt, czy zastosowanie skróconego odpoczynku i rozpoczęcie pracy w tej samej dobie (tym samym 24-godzinnym okresie) nie będzie stanowić wykroczenia w postaci naruszenia doby pracowniczej. Zgodnie ze stanowiskiem Głównego Inspektora Pracy z dnia 2 czerwca 2008 r. w sprawie czasu pracy kierowców (sygn.: GPP-302-4560-264/08/PE) w przypadku kierowców naruszenie doby pracowniczej powoduje powstanie nadgodzin, ale nie może być traktowane jako wykroczenie. Zatem interpretacją jaką przyjął PIP wskazywała jasno, że doba pracownicza w odniesieniu do przewozu drogowego podnosiła tylko koszty przewozu, ale nie naruszała swobody ponownego planowania transportu w tym samym 24 – godzinnym okresie.

Zastosowanie indywidualnego czasu pracy w przedsiębiorstwie stanowi prawne obejście doby pracowniczej. W tym miejscu należy podkreślić, iż zgodnie z art. 8 ust. 3 Ustawy o czasie pracy kierowców indywidualny rozkład czasu pracy, wprowadza się w porozumieniu z zakładową organizacją związkową, a jeżeli pracodawca nie jest objęty działaniem takiej organizacji, po porozumieniu z przedstawicielami pracowników wyłonionymi w trybie przyjętym u tego pracodawcy.

W toku prac jakie podejmowała branża transportu drogowego i muncypalnego Forum Związków Zawodowych nad przywróceniem stanu prawnego z 2011 roku uzyskano informację, iż wprowadzenie indywidualnego czasu pracy było odpowiedzią na niestabilną sytuację ekonomiczną transportu drogowego. Przedstawiciele Forum Związków Zawodowych branży transportu drogowego i muncypalnego wielokrotnie alarmowali, iż wprowadzenie zmian mających ratować sytuację ekonomiczną przewoźników nie może odbywać się kosztem słabszych grup społecznych to znaczy kierowców. Takie podejście systemowe w perspektywie dłuższego czasu staje się odwrotnie proporcjonalne do zamierzonych celów oraz może uderzyć destrukcyjnie w całą branżę transportu drogowego. Na postulaty związkowe w sprawie wykreślenia z ustawy o czasie pracy kierowców indywidualnego czasu pracy wypowiedział się Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju, który w piśmie z dnia 14.03.2014r. (nr TD-V-0701-61AK114) skierowanym do Przewodniczącego Komisji Infrastruktury przedstawił opinię następującej treści:

„Mając na uwadze znaczną poprawę warunków socjalnych kierowców, należałoby także rozważyć skreślenie wprowadzonych z inicjatywy grupy posłów w 2011 r. zapisów dotyczących indywidualnego rozkładu czasu pracy kierowców.”

Marcin Wróbel – Ekspert Branży Transportu
Drogowego i Muncypalnego
Forum Związków Zawodowych



Podsumowując powyższe argumenty, wprowadzenie indywidualnego czasu pracy do Ustawy o czasie pracy kierowców nie miało prawnego i formalnego uzasadnienia w przepisach unijnych. Ponadto rozstrzygnięcie indywidualnego czasu pracy powinno pozostać w zasięgu art. 142 Kodeksu pracy, który reguluje te zagadnienia równo dla wszystkich pracowników.