

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.

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

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

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

INDYWIDUALNY ROZKŁAD CZASU PRACY KIEROWCY

Uzasadnienie konieczności zmiany Ustawy o czasie pracy kierowców

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

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

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

FORUM ZWIĄZKÓW ZAWODOWYCH

Branża Transportu Drogowego i Muncypalnego

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 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 municypalnego 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 municypalnego 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 staje się destrukcyjne dla całej branży transportowej. 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.*”

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.

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

