



RZECZNIK PRAW OBYWATELSKICH

Warszawa,

Adam Bodnar

III.7044.45.2018.LN

**Pan
Wiesław Łyszczek
Główny Inspektor Pracy
ul. Barska 28/30
02-315 Warszawa**

Pragnę przedstawić problem praktycznych trudności z zagwarantowaniem należytego wymiaru przerw na odpoczynek kierowcom transportu miejskiego, wykonującym przewozy regularne, których trasa nie przekracza 50 km.

Gwarantowane okresy odpoczynku takich kierowców ustala art. 31b ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. z 2012 r. poz. 1155 ze zm.). Zgodnie z ust. 1 tego artykułu 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. Ponadto w ust. 2 przewidziano, że 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. Zgodnie zaś z art. 31d ust. 2 ustawy sporządzane rozkłady jazdy powinny umożliwiać kierowcom wykorzystanie przerw w prowadzeniu pojazdu, o których mowa w art. 31b ustawy. Regulacja powyższa miała więc spowodować, że rozkład jazdy zapewni kierowcom wymagane przez przepisy przerwy pomiędzy poszczególnymi kursami. Ustawa nie reguluje jednak minimalnej długości poszczególnych przerw, ani dopuszczalnej ich liczby. Może to oznaczać krótkie, kilkuminutowe przerwy międzykursowe.

Zgodnie ze stanowiskiem Głównego Inspektoratu Pracy w sprawie udzielania odpoczynków kierowcom (GNP-401-023-220/07, Rzeczpospolita DF 2007, nr 215, s. 2) kierowcy zatrudnionemu na podstawie stosunku pracy wykonującemu przejazdy, o których mowa w rozdziale 4a ustawy, przysługuje zarówno 15-minutowa przerwa z art. 6 ust. 3, jak i przerwa z art. 31b. Przerwy z art. 6 ust. 1 ustawy nie wlicza się do przerw wynikających z art. 31b ustawy, a co za tym idzie - są one udzielane niezależnie. Pracownikowi

przysługuje zatem jedna przerwa 15-minutowa (wynikająca z art. 6) oraz jedna przerwa 30- lub 45-minutowa (wynikająca z art. 31b). Z uwagi na to, że przerwy z art. 31b ustawy mogą być dzielone na krótsze odcinki czasu, z których co najmniej jeden powinien obejmować nie mniej niż 15 minut, kierowcy-pracownikowi, który korzysta z takich dzielonych przerw, przysługują co najmniej dwie przerwy obejmujące nie mniej niż 15 minut (jedna z art. 6, druga z art. 31b ust. 2 ustawy) oraz przerwy stanowiące "dopełnienie" 15-minutowej przerwy wynikającej z art. 31b ust. 2 ustawy - odpowiednio do 30 lub do 45 minut.

Okazuje się jednak, że powyższa regulacja nie zapewnia w praktyce kierowcom gwarantowanych w ustawie przerw w prowadzeniu pojazdu. Dzieje się tak dlatego, że ustawodawca nie dostrzegł występowania znacznych utrudnień w komunikacji miejskiej, związanych z zatorami ulicznymi, zmianami organizacji ruchu wskutek budowy lub remontu dróg, wypadkami drogowymi, awariami pojazdów itp. Wymusza to często na kierowcach jazdę bez przerwy w celu nadrobienia opóźnień w stosunku do założonego rozkładu jazdy.

Ze skarg kierowanych do Rzecznika Praw Obywatelskich wynika, że powyższa sytuacja nie jest objęta kontrolą sprawowaną przez Państwową Inspekcję Pracy oraz Inspekcję Transportu Drogowego, ponieważ obowiązujący system ewidencji czasu pracy kierowcy nie przewiduje wpisów dotyczących wyjazdu na trasę kursu oraz czasu przyjazdu na przystanek końcowy trasy. Ponadto wątpliwości budzić może już sama możliwość uznawania przerw międzykursowych na pętlach (przystankach) za przerwy w pracy, skoro kierowca pozostaje w autobusie udostępnionym pasażerom. Pogląd powyższy potwierdził także Główny Inspektor Pracy w stanowisku Departamentu Prawnego z 7 listopada 2008 r. w sprawie czasu pracy kierowców wykonujących przewozy regularne (GPP-417-4560-915/08/PE, Rzeczpospolita DF 2008, Nr 266, s. 3). Departament Prawny GIP stwierdził w nim, że przerwa jest okresem, w trakcie którego kierowca nie świadczy pracy, chociaż może on zostać zaliczony do czasu pracy, w każdym razie będzie to jedynie okres zaliczany do czasu pracy, który nie jest czasem pracy w ścisłym rozumieniu.

Na praktyczne problemy związane z zagwarantowaniem kierowcom w przewozach regularnych o trasach do 50 km odpowiednich przerw na odpoczynek wskazywano także w piśmiennictwie (por. P. Ciborski, Czas pracy kierowców 2007, s. 33).

Aby uniknąć trudności z utrzymaniem odpowiedniego poziomu zatrudnienia kierowców wykonujących przewozy miejskie i podmiejskie większość przewoźników uznaje przerwy w prowadzeniu pojazdów za czas pracy.

Powyższe rozwiązania nie eliminują niestety naruszeń przepisów dotyczących obowiązkowych przerw na odpoczynek w prowadzeniu pojazdów, mających przecież istotne znaczenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, a także wymiar socjalny. Wymaga

to, moim zdaniem, odpowiedniej zmiany regulacji ustawowej, która zapewni możliwość faktycznego korzystania z przerw przez kierowców wykonujących przewozy regularne w pełnej zgodzie z zasadami stosowania norm dotyczących okresów prowadzenia pojazdów, obowiązkowych przerw w prowadzeniu i gwarantowanych okresów odpoczynku, określonych rozporządzeniem (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 z Umową europejską dotyczącą pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR), sporządzoną w Genewie dnia 1 lipca 1970 r. (Dz. U. z 1999 r. Nr 94, poz. 1086 i 1087 oraz z 2008 r. Nr 190, poz. 1479).

W związku z powyższym w oparciu o art. 16 ust. 1 ustawy z dnia 15 lipca 1987 r. o Rzeczniku Praw Obywatelskich (Dz. U. z 2017 r. poz. 958 ze zm.) zwracam się z uprzejmą prośbą o przedstawienie oceny regulacji prawnej na podstawie wyników kontroli czasu pracy kierowców wykonujących przewozy regularne.

Uprzejmie wyjaśniam, że powyższe wystąpienie skierowałem również do Pana Alvina Gajadhura, Głównego Inspektora Transportu Drogowego.