

## Doba pracownicza kierowcy

### Jak liczyć dobę pracowniczą kierowcy, który w tygodniu rozpoczyna pracę w różnych godzinach?

Instytucją doby pracowniczej, jako kolejnych 24 godzin liczonych od rozpoczęcia pracy zgodnie z obowiązującym pracownika rozkładem czasu pracy zawiera art. 128 § 3 pkt 1 K.p. Definicję tę powtarza także art. 8 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. nr 92, poz. 879 z późn. zm.). Oznacza to, że stosuje się ją do rozliczania czasu pracy wszystkich kierowców będących pracownikami.

**Ważne:** Doba pracownicza jest podstawą rozliczania czasu pracy każdego kierowcy, jednak nie w każdym przypadku jej naruszenie będzie uznane przez Państwową Inspekcję Pracy za wykroczenie przeciwko prawom pracownika.

Uzasadnieniem tej tezy jest brzmienie art. 3 ustawy o czasie pracy kierowców, zgodnie z którym przepisy ustawy nie naruszają postanowień:

- 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 zmieniającym rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylającym rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz. U. UE L 06.102.1), zwanym dalej rozporządzeniem (WE) nr 561/2006 oraz
- Umowy Europejskiej sporządzonej w Genewie dnia 1 lipca 1970 r. dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowo (AETR) - Dz. U. z 1999 r. nr 94, poz. 1086 i 1087, zwanej dalej Umową AETR.

Wymienione regulacje międzynarodowe nie posługują się przy tym definicją doby pracowniczej, ograniczając się do wymogu zapewnienia odpowiednich przerw w jeździe i okresów odpoczynku. Zatem kierowcy, do których znajdują zastosowanie regulacje prawa międzynarodowego (czyli prowadzący pojazdy o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony lub przystosowane do przewozu więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą) mogą ponownie rozpocząć pracę w tej samej dobie po wykorzystaniu okresu odpoczynku dziennego. Ponowne rozpoczęcie pracy w tej samej dobie będzie jednak oznaczało pracę w nadgodzinach w zakresie, w którym spowoduje przekroczenie dobowej normy czasu pracy. Pozostała część kierowców, do której nie stosuje się rozporządzenia (WE) nr 561/2006 lub umowy AETR podlega wyłącznie pod regulację art. 8 ustawy o czasie pracy kierowców. Zatem w ich przypadku naruszenie doby pracowniczej, poza koniecznością rekompensaty powstałych w związku z tym nadgodzin, stanowi wykroczenie sankcjonowane przez Państwową Inspekcję Pracy.

**Zwracamy uwagę!** Powyższe poglądy dotyczące skutków naruszenia doby pracowniczej przez kierowców są zgodne ze stanowiskiem Departamentu Prawnego Głównego Inspektoratu Pracy z dnia 2 czerwca 2008 r. w sprawie nadgodzin kierowców (znak: GPP-302-4560-264/08/PE). Uznano w nim, że kierowca, do którego stosuje się rozporządzenie (WE) nr 561/2006 lub umowę AETR może podjąć pracę ponownie w tej samej dobie po wykorzystaniu okresu odpoczynku dobowego, gdyż jest to dopuszczalne mocą ww. regulacji międzynarodowych. GIP podkreślił jednak, że taka praca może powodować występowanie nadgodzin, jeżeli suma okresów pracy w danej dobie przekroczy dobową normę czasu pracy lub obowiązujący pracownika przedłużony dobowy wymiar czasu pracy. Takie przekroczenia powinny być rekompensowane na zasadach kodeksowych.

Inspektorzy pracy najczęściej przyjmują, że badanie naruszenia doby pracowniczej powinno być dokonane przez porównanie jedynie dwóch bezpośrednio następujących po sobie dni, bez konieczności cofania się do poprzednich dniówek roboczych (czy np. do początku tygodnia lub okresu rozliczeniowego). Problem ten jest widoczny w przypadkach, kiedy pracownik w kolejnych dniach rozpoczyna pracę coraz wcześniej.

### **Przykład**

*Kierowca zatrudniony w przewozie towarowym rozpoczął pracę w poniedziałek o 7:30 i wykonywał ją do 17:10, we wtorek pracował od 7:10 do 18:15, w środę od 4:00 do 13:20, następnie w czwartek podjął pracę o 3:40 i wykonywał ją do 13:50, a w piątek pracował od 5:40 do 15:40. Wskazane godziny obejmują, poza czasem jazdy, również czas pracy związanej z załadunkiem i rozładunkiem towaru oraz okresy postojów.*

*W tym przypadku pierwsze naruszenie doby miało miejsce we wtorek między 7:10 a 7:30, gdyż 20 minut (do 7:30) należy zaliczyć do poprzedniej doby pracowniczej. W środę naruszenie doby obejmuje godziny od 4:00 do 7:10 (3 godz. i 10 min.), w czwartek pracownik naruszył dobę o 20 minut (3:40-4:00), a w piątek kierowca rozpoczął pracę 2 godziny po zakończeniu poprzedniej doby pracowniczej, a więc nie doszło do jej naruszenia.*

Jeżeli wskazane okresy, w których kierowca wykonywał pracę w poprzedniej dobie pracowniczej doprowadziły do przekroczenia jego dobowej normy czasu pracy, to wymagają one rekompensaty na zasadach dotyczących nadgodzin. Natomiast kwestia ewentualnego wykroczenia związanego z naruszeniem doby pracowniczej jest ściśle związana z rodzajem pojazdu, którym kierowca wykonuje przewóz. Jeżeli jest to pojazd podlegający regulacjom rozporządzenia (WE) nr 561/2006 lub umowy AETR, rozpoczęcie pracy bezpośrednio po wykorzystaniu okresu odpoczynku jest dopuszczalne nawet, gdy powoduje naruszenie doby pracowniczej. W pozostałych przypadkach taka praktyka będzie naruszeniem art. 8 ustawy o czasie pracy kierowców, co grozi pracodawcy mandatem w razie kontroli dokonywanej przez inspekcję pracy.

Opinia GIP odnośnie sposobu ustalania przekroczenia doby pracowniczej nie jest jednak do końca jasna, gdyż w stanowisku z dnia 2 czerwca 2008 r. (znak: GPP-302-4560-264/08/PE) w sprawie doby pracowniczej Departament Prawny Głównego

Inspektoratu Pracy przyjął, że w sytuacji, gdy pracownik zatrudniony w podstawowym systemie czasu pracy i objęty stałym rozkładem czasu pracy od 800 do 1600 przychodzi w poniedziałek do pracy zgodnie z przyjętym rozkładem czasu pracy, we wtorek o 600 rano i pracuje do 1600, a w środę o 400 i pracuje do 1600, to z prawnego punktu widzenia w dobie poniedziałkowej przepracował dziesięć godzin (dwie godziny nadliczbowe z powodu przekroczenia dobowej normy czasu pracy), natomiast w dobie wtorkowej 12 godzin, czyli aż cztery godziny nadliczbowe.

W kolejnym stanowisku Głównego Inspektoratu Pracy z dnia 29 lipca 2008 r. (znak: GPP - 302-4560-569/08/PE) w sprawie naruszenia doby pracowniczej podkreślono wyraźnie, że nie występuje problem zazębiana się dób czy nachodzenia ich na siebie, co oznaczałoby, że najpierw musi zakończyć się jedna doba pracownicza, aby mogła rozpocząć się kolejna.

Przyjęty w przykładzie sposób rozliczania przekroczeń doby pracowniczej nie jest powszechnie akceptowalny, gdyż Ministerstwo Pracy i Polityki Społecznej wydało na tym tle stanowisko podobne w treści do stanowisk GIP. Ministerstwo przyjmuje również, że kolejna doba rozpoczyna się zawsze dopiero po 24 godzinach od rozpoczęcia poprzedniej doby (stanowisko z dnia 1 sierpnia 2008 r., znak: DPR-III-079-437/TW/08). Tak więc nie porównujemy ze sobą dwóch dni bezpośrednio po sobie następujących tylko musimy wziąć pod uwagę ciągłość kolejnych dób pracowniczych.

### **Przykład**

*Kierowca zatrudniony w przewozie towarowym rozpoczął pracę w poniedziałek o 730 i wykonywał ją do 1710, we wtorek pracował od 710 do 1815, w środę od 400 do 1320, następnie w czwartek podjął pracę o 340 i wykonywał ją do 1350, a w piątek pracował od 540 do 1540.*

*Zakładając, że stały rozkład czasu pracy pracownika rozpoczyna się o 730, to wszystkie doby w danym tygodniu będą liczone od 730 do 730. Tak więc:*

- *w dobie poniedziałkowej pracownik pracował 10 godzin (730-1710 i 710-730) - naruszenie doby pracowniczej o 20 minut,*
- *w dobie wtorkowej pracownik pracował 14 godzin i 15 minut (730-1815 i 400-730) - naruszenie doby pracowniczej o 3,5 godziny,*
- *w dobie środowej pracował 9 godzin i 40 minut (730-1320 i 340-730) - naruszenie doby pracowniczej o 3 godziny i 50 minut,*
- *w dobie czwartkowej pracował 8 godzin i 10 minut (730-1350 i 540-730) - naruszenie doby pracowniczej o 1 godzinę i 50 minut.*