Kancelaria Prawna Viggen sp.j.
Mariusz Miąsko, Małgorzata Miąsko
ul. Częstochowska 6, 32-085 Modlnica
tel.12 637-24-57 ; fax 12 637-24-57
tel. kom. +48 504-086-084
biuro@viggen.pl

OP/193/2014/MZ

Definicja załogi kilkuosobowej na gruncie uregulowań rozporządzenia 561/2006 WE w kontekście uregulowań dyrektywy 15/2002 WE oraz krajowych źródeł prawa pracy – wstęp oraz rozwinięcie zagadnienia.

„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. Przez pierwszą godzinę obsady kilkuosobowej obecność innego kierowcy lub kierowców jest fakultatywna, ale przez pozostałą część tego okresu jest obowiązkowa; 11.4.2006 PL Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 102/5
(1) Dz.U. L 74 z 20.3.1992, str. 1. Rozporządzenie ostatnio zmienione Aktem przystąpienia z 2003 r.

Omawiając przedmiotową normę należy rozważyć kilka istotnych aspektów, np.: jak rozumieć załogę kilkuosobową, co decyduje czy kierowca przebywa w pojeździe „w celu prowadzenia pojazdu", czy i kiedy można skompletować zespół, czy i kiedy można zdekompletować zespół, jakie wyjątki odnoszą się do zasad organizacji załogi (np.: na promach), czy w trakcie jazdy kierowca, który nie prowadzi może odebrać przerwę ?
Zasady organizacji pracy kierowców wykonujących przewóz drogowy w zespole, zasadniczo różnią się od zasad pracy kierowców wykonujących przewozy drogowe jednoosobowo.
Na wstępie warto zauważyć, że załogą kilkuosobową jest zespół składający się z co najmniej dwóch kierowców ale bez oznaczenia górnej wartości składu osobowego. Ma to w praktyce znaczenie w przewozach autokarowych w których zespół relatywnie często składa się z obsady większej niż dwuosobowej.
O tym czy może być mowa o zespole w sytuacji gdy w pojeździe przebywa więcej niż jeden kierowca, decyduje kilka czynników. Kluczowe jest, czy kierowcy przebywają w pojeździe w celu prowadzenia pojazdu oraz czy zespół został skompletowany w odpowiednim limicie czasu a także czy zespół nie został zdekompletowany.

Elementami decydującymi o fakcie, że kierowca przebywa w pojeździe w celu prowadzenia (a nie jako pasażer lub pomocnik) pojazdu są:

- wola kierowcy (oświadczenie woli wyrażone na wykresówce, karcie kierowców, książce Interbus – stanowiącej załącznik nr 3 do umowy międzynarodowej Interbus na podstawie art. 11 umowy),
- wykorzystywanie wykresówki lub karty kierowcy przez każdego z kierowców, a

Niniejszy dokument podlega ochronie prawnej na mocy ustawy o prawie autorskim i prawach pokrewnych (ustawa z dnia 4 lutego 1994 r., Dz. U. 06.90.631 z późn. zm.).

w przypadku kierowców w autokarach gdzie nie można w sposób automatyczny dokonywać zapisu na wykresówce lub rewersie wydruku z tachografu (tachografy konstrukcyjnie przystosowane są do obsługi tylko dwóch kart i dwóch wykresówek), obrys ręczny na rewersie wykresówki lub wydruku z tachografu cyfrowego,

- w przypadku autokaru, wpisanie kierowcy do książki Interbus w której znajduje się 25 formularzy jazdy. Warto wiedzieć, że umowa Interbus została wprowadzona do Polskiego systemu prawnego 19 grudnia 2002 roku, gdy Prezydent RP Aleksander Kwaśniewski podpisał ustawę z 13 listopada 2002 roku o ratyfikacji Umowy w sprawie międzynarodowych okazjonalnych przewozów pasażerów autokarami i autobusami - Dz. U. z 2002 r., nr 230, póz. 1919.

Warto zaznaczyć, że osoba z uprawnieniami kierowcy ale nie prowadząca pojazdu nie musi być jedynie „pasażerem". Formalnie może być także „pomocnikiem" o którym mówi art. 5 ust. 2 rozporządzenia 561/2006 WE. Jednak należy wyraźnie rozróżnić dwie okoliczności: a) obecność kierowcy w ramach swoich obowiązków, b) obecność kierowcy samowolna, bez wiedzy i woli pracodawcy (zleceniodawcy – właściciela pojazdu).

Decydującym elementem dla przedmiotowych rozważań jest ustalenie czy kierowca przebywa w pojeździe *„w celu podjęcia w ramach swoich obowiązków prowadzenia pojazdu" ?*
Jest to rozważanie czysto praktyczne, ponieważ wielokrotnie przedsiębiorca ponosi odpowiedzialność z tytułu nieprawidłowości, których dopuścił się kierowca, którego nie zatrudniał i który wykonuje transport na „prywatne zlecenie" kierowcy zatrudnionego w przedsiębiorstwie. Formalnie takie zachowanie nie jest dopuszczone przepisami Kodeksu Pracy, (art. 22 § 1 KP), ale nie jest zakazane przepisami Kodeksu Cywilnego. W praktyce podczas kontroli często okazuje się, że pojazd prowadziły osoby, które nie zostały w żadnej formie zatrudnione przez przedsiębiorstwo transportowe i bez świadomości właściciela lub osób zarządzających przedsiębiorstwa.
W takim przypadku bezsporna jest ewentualna odpowiedzialność kierowców w trybie określonym w Załączniku nr 1 do u.o.t.d. W przypadku przekroczenia norm niniejszego rozporządzenia.
Zupełnie inaczej sytuacja się kształtuje w odniesieniu do odpowiedzialności przedsiębiorstwa, ponieważ o jego ewentualnej odpowiedzialności przesądzi okoliczność, czy kierowca wykonywał transport na podstawie umowy z przedsiębiorcą – czyli „w ramach swoich obowiązków".
Jeśli odpowiedź będzie negatywna, wówczas przedsiębiorca jest zwolniony z odpowiedzialności.
Na organie kontrolnym spoczywa w pierwszej kolejności obowiązek ustalenia, jakie relacje wiążą osobę przewożoną w pojeździe z przedsiębiorcą oraz jaki jest zakres obowiązków tej osoby. Tak więc z faktu, że w pojeździe znajduje się osoba z uprawnieniami kierowcy wcale nie wynika automatycznie, że jest to kierowca w myśl omawianej normy.
Dokładniej przedmiotowe zagadnienie opisałem w odrębnym opracowaniu poświęconym analizie art. 4 lit. c) rozporządzenia 561/2006 WE.
Czynnikiem decydującym o tym czy można skompletować zespół jest odpowiedź na pytanie „w jakim zakresie temporalnym (czasowym) można skompletować zespół"?
Legislator użył dość niejasnego określenia normatywnego wyjaśniając, że kierowcy na skompletowanie zespołu mają 60 minut od chwili gdy pierwszy z kierowców zaczął przebywać w pojeździe w celu jego prowadzenia licząc po ostatnim odpoczynku.
Jest to niejasne określenie – ponieważ nie ma pewności czy czas ten należy liczyć od

Niniejszy dokument podlega ochronie prawnej na mocy ustawy o prawie autorskim i prawach pokrewnych (ustawa z dnia 4 lutego 1994 r., Dz. U. 06.90.631 z późn. zm.).

chwili kiedy kierowca faktycznie przebywa w pojeździe, czy od chwili kiedy założył wykresówkę/kartę i ta zaczęła dokumentować automatycznie fakt, że kierowca znajduje się w pojeździe, czy też od chwili gdy kierowca rozpoczął jazdę[1]. Jednak ze względów technicznych możliwe jest (pewne jest) rozpoczęcie naliczania odcinka 60 minut od chwili ruszenia pojazdu i tak też dokumentuje przedmiotowe zagadnienie tachograf. Jednak nie jest jednoznaczne czy taka była właśnie intencja ustawodawcy. Na potrzeby tego opracowania można uznać, że załoga kilkuosobowa występuje wówczas gdy przed upływem pierwszej godziny pierwszy kierowca, który zaczął prowadzić pojazd, skompletuje pozostałą część załogi.
Co się jednak dzieje jeżeli drugi kierowca czy też nawet trzeci, wsiądzie w 61-ej minucie ?
Czy w takim przypadku nie mamy już do czynienia z „załogą" ?
Właśnie takie można wyciągnąć wnioski interpretując przedmiotowy zapis literalnie. Takie jest też stanowisko większości organów kontrolnych w Europie.
Kiedy jednak dokładnie przeanalizujemy przedmiotowe zagadnienie, to można czysto teoretycznie skierować rozważanie na nieco inny tok myślenia. Nie bez przyczyny przecież Rozporządzenie 561/2006 WE opatrzone jest preambułą, która wyznacza cele i intencje rozporządzenia. Skoro wykładnia literalna przepisu o załodze, nie znajduje racjonalnego wytłumaczenia, to należy, zgodnie z zasadą wykładni prawa, interpretować funkcjonalnie, a co za tym idzie – sięgamy do preambuły. W preambule czytamy w pkt. (1), że Rozporządzenie 561 ma „zapewnić i umacniać postęp" w takim zakresie, jakim robiło to Rozporządzenie 3820/85, które to Rozporządzenie miało na celu m. in. „poprawę warunków pracy i bezpieczeństwa ruchu drogowego".
W jaki sposób w takim razie ma być ów cel spełniony, jeżeli w przepisie definiującym pracę załóg czytamy *a contrario*, że jeżeli po 60 minucie skompletowana zostanie pozostała część załogi, to załoga już nie występuje ?
W tej sytuacji można podejść do tego problemu następująco:

- w przypadku takiego uchybienia (skompletowania zespołu np.: po 61 minutach) nadal mówimy o załodze, ale o załodze dotkniętej wadą, czyli następuje przekroczenie okresu jazdy pierwszego kierowcy o jedną minutę. To rozwiązanie wydaje się być najbardziej racjonalnym w zetknięciu z przepisem pkt. (1) preambuły Rozporządzenia 561,
- drugie rozważane rozwiązanie sprowadza się do tego, że w przypadku przekroczenia pierwszej godziny o przykładową minutę, można by było uznać, że przez pierwszą minutę (wtedy kiedy kierowca w ogóle zaczął jazdę), jechał w załodze jednoosobowej i wtedy ma prawo jechać dokładnie 4 i pół godziny licząc od momentu kiedy zaczął jazdę.

Pamiętać należy, że „okres prowadzenia pojazdu„ (4,5 godziny) dla całego zespołu liczymy od chwili rozpoczęcia „okresu prowadzenia pojazdu" przez pierwszego z kierowców. Ustawodawca założył więc, że przez pierwsze 60 minut „okresu prowadzenia pojazdu" obecność kolejnego członka załogi nie jest obligatoryjna ale przez pozostałą część tego okresu jest obowiązkowa".
Część przepisu, brzmiąca „pozostała część tego okresu jest obowiązkowa", to kolejny, wzbudzający wiele kontrowersji zapis.
Zgodnie z dosłownym brzmieniem tego przepisu, kierowcy wchodzący w skład załogi kilkuosobowej muszą także wysiąść (zdekompletować zespół) dokładnie w tym samym momencie. O załodze kilkuosobowej w rozumieniu Rozporządzenia 561/2006 WE można mówić jedynie gdy:

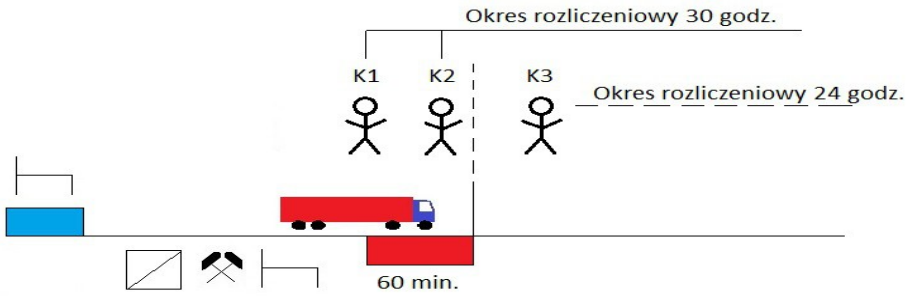
- K-1 - pierwszy kierowca rozpoczął jazdę, (okres rozliczeniowy 24 aż do

1 Piktogram pochodzi z rozporządzenia rady (EWG)3821/85

Niniejszy dokument podlega ochronie prawnej na mocy ustawy o prawie autorskim i prawach pokrewnych (ustawa z dnia 4 lutego 1994 r., Dz. U. 06.90.631 z późn. zm.).

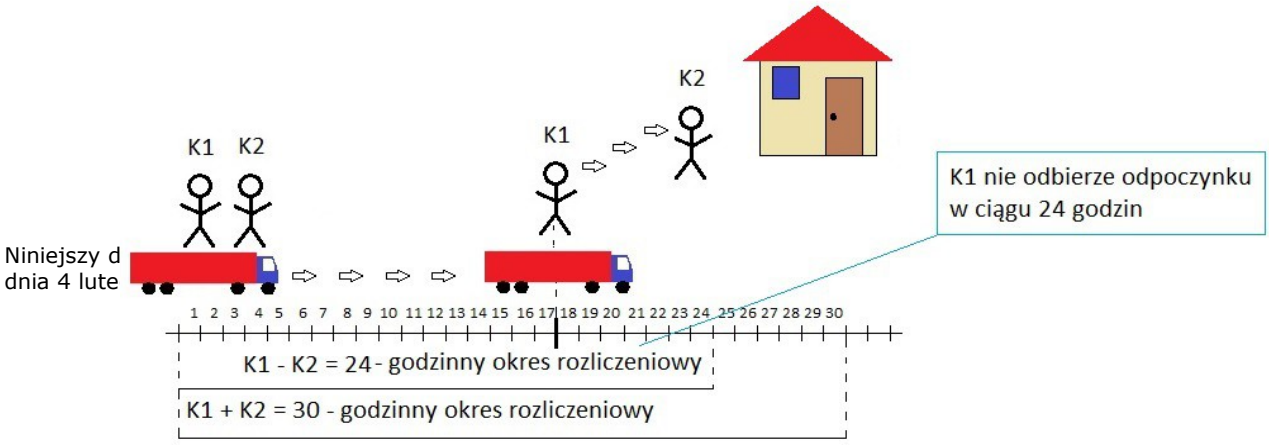
chwili gdy wsiądzie w ciągu 60 minut drugi członek załogi – wówczas okres rozliczeniowy wydłuży się do 30 godzin),

- K-2 - do godziny czasu skompletowano drugiego członka zespołu (dla K-1 i K-2 okres rozliczeniowy wydłużył się do 30 godzin),
- K-3 – trzeci członek zespołu wsiadł po 60 minutach więc nie stanowi zespołu (jego okres rozliczeniowy wynosi 24 godziny).



Schemat przedstawia formułowanie się załogi,
zmianę okresów przerw i okresu rozliczeniowego w przypadku jazdy w załodze

Istotne jest też rozwinięcie zagadnienia dotyczącego dekompletację zespołu. Dekompletacja zespołu do postaci w której w pojeździe pozostanie zaledwie jeden członek zespołu, skutkować musi zmianą okresu rozliczeniowego z 30 godzin do 24 godzin.
Jest to naturalna konsekwencja zapisu: *„przez pierwszą godzinę obsady kilkuosobowej obecność innego kierowcy lub kierowców jest fakultatywna, ale przez pozostałą część tego okresu jest obowiązkowa".* Tak więc kierowca prowadzący pojazd np.: po 13 lub 15 godzinie pracy, który zostanie opuszczony przez członka załogi „wróci" do podstawowego 24 godzinnego okresu rozliczeniowego.
Kierowca który zdekompletował zespół nie musi spodziewać się żadnych negatywnych konsekwencji, ponieważ opuszczając zespół nie dopuścił się żadnego naruszenia.
Natomiast pozostały w kabinie drugi kierowca jest w zasadniczo odmiennej sytuacji, ponieważ jeśli prowadzi już pojazd po 13-15 godzinie aktywności (w tym także pracy) licząc od zakończenia poprzedniego odpoczynku, to nie ma możliwości praktycznie na uniknięcie negatywnych konsekwencji.
Jest tak dlatego, że pozostając sam w pojeździe zmienił okres rozliczeniowy na 24 godzinny. Skoro pracował już np.: od ponad 15 godzin to algorytm wygląda następująco: 24 godziny – 15,30 godzin = 8,30 godzin.
Kierowca nie zdąży więc dokonać odbioru odpoczynku w ciągu 24 godzin od zakończenia poprzedniego odpoczynku.



Schemat przedstawia zdekompletowanie zespołu
oraz wynikające z tego konsekwencje dla kierowcy który w dalszym ciągu prowadzi pojazd

Dla wyczerpania przedmiotowego zagadnienia należy wskazać, że z definicji zespołu wynika także, iż przesiadanie się poszczególnych członków różnych zespołów – na tzw.: „krzyż" (po jednym kierowcy z każdego pojazdu) po upływie 60 minut jest nie tyle zakazane co będzie skutkować dekompletacją obu zespołów.

Zupełnie odrębnym zagadnieniem jest ustalenie czym na gruncie przepisów prawa pracy jest aktywność obu kierowców podczas jazdy. Oczywiste jest, że każdorazowe prowadzenie pojazdu przez kierowcę, który prowadzi pojazd jest pracą (na selektorze oznaczoną jako jazda).
Tym czasem aktywność drugiego z kierowców jest zdefiniowana (automatycznie) na tachografie jako „dyspozycyjność". Zagadnienie jest jednak złożone, gdyż międzynarodowe oraz krajowe źródła prawa pracy w różnorodny sposób nakazują interpretować udokumentowany automatycznie stan „dyspozycji".
Czasami będzie on interpretowany jako przerwa (w trybie wytycznej nr GN-2 ale wbrew zapisowi z art. 3 dyrektywy 15/2002 WE).
Czasami ten sam stan będzie identyfikowany jako praca (w ramach fikcji prawnej definiującej część odpoczynku jako pracy – w tym przypadku będzie to podwójna fikcja prawna). Czasami ten sam stan będzie dyżurem o którym mowa w art. 9 ust. 3 u.ocz.p.k. Czasami natomiast ta sama aktywność będzie „inną pracą".

Z punktu widzenia przepisów art. 9 ust. 3, *„w przypadku gdy pojazd jest prowadzony przez dwóch lub więcej kierowców, czas nieprzeznaczony na kierowanie pojazdem jest czasem dyżuru"*.
Zgodnie natomiast z treścią art. 9 ust. 6, *„za czas* (tego – przypis) *dyżuru, (...) kierowcy przysługuje wynagrodzenie w wysokości określonej w przepisach o wynagradzaniu obowiązujących u danego pracodawcy, nie niższe jednak niż w wysokości połowy wynagrodzenia (minimum 50%) (...)"* wynikającego *„(...) z jego osobistego zaszeregowania, określonego stawką godzinową lub miesięczną, a jeżeli taki składnik wynagrodzenia nie został wyodrębniony przy określaniu warunków wynagradzania - 60 % wynagrodzenia".*
Na wstępie dla porządku warto zaznaczyć, że przypadek wypłaty 60% wynagrodzenia, jeżeli składnik wynagrodzenia nie został wyodrębniony przy określaniu warunków wynagradzania, praktycznie nie ma zastosowania dla kierowców realizujących transport pojazdami o dmc powyżej 3,5 tony oraz autobusami do przewozu powyżej 9 osób z kierowcą.
Rozważany przypadek odnosi się do wypłaty wynagrodzenia ustalanego akordowo. Jednak w omawianym rodzaju transportu drogowego nie pozwalają na to przepisy u.ocz.p.k., (art. 26) oraz rozporządzenia 561/2006 WE (art. 10 ust. 1).
Przepisy przedmiotowe nie są identyczne. Uregulowanie ustawy o czasie pracy kierowców nie pozwala *„wyliczać"* wynagrodzenia w sposób akordowy a uregulowanie rozporządzenia 561/2006 WE nie pozwala *„wypłacać"* wynagrodzenia akordowego. Tak więc rozporządzenie 561/2006 WE, jako źródło prawa pracy wprost stoi w opozycji do uregulowania art. 9 ust. 6 określającego zasady ustalenia należności z tytułu dyżuru na podstawie wynagrodzenia określanego akordowo.

Warto także wyjaśnić kwestię niespójności pomiędzy uregulowaniami art. 3 lit. b, dyrektywy 15/2002 WE a art. 9 ust. 3 u.ocz.p.k. Pomimo, iż art. 33 odnośnik 1 u.ocz.p.k., określa iż *„niniejsza ustawa wdraża dyrektywę 2002/15/WE Parlamentu*

Niniejszy dokument podlega ochronie prawnej na mocy ustawy o prawie autorskim i prawach pokrewnych (ustawa z dnia 4 lutego 1994 r., Dz. U. 06.90.631 z późn. zm.).

Europejskiego i Rady z dnia 11 marca 2002 r. w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego (Dz. Urz. WE L 80 z 23.03.2002)", to faktycznie w dwóch uregulowaniach dotyczących dyżurów, ustawa nie pokrywa się w uregulowaniami dyrektywy.
Jednym z przykładów jest przytoczona instytucja jazdy w „załodze kilkuosobowej". Krajowe źródło prawa pracy określa, że czas spędzony podczas jazdy przez kierowcę (kierowców) nie kierującego pojazdem jest „dyżurem". Tym czasem art. 3 lit. b tiret 2, wspomnianej dyrektywy określa iż ten sam czas jest „pracą".

Na wstępie warto wyjaśnić, jakie przyczyny mogły zaważyć, iż polski ustawodawca popełnił tak podstawowy błąd na etapie implementacji uregulowań dyrektywy.
Przyczyny mogły być dwie.
Po wiersze z treści art. 3 lit. b tiret 2 dyrektywy 15/2002 WE, faktycznie wynika, że jazda kierowców „zmienników" faktycznie jest „okresem gotowości" a nie „pracą". Natomiast zupełnie odrębne uregulowanie tej samej dyrektywy określa w art. 3 lit. a pkt. 2, że „okresy gotowości" określone w lit. b) niniejszego artykułu, są wyłączone z „czasu pracy".
Mogło więc mieć miejsce przeoczenie wynikające z zawiłości uregulowania.
Bardziej jednak prawdopodobna przyczyna wynika ze świadomego działania ustawodawcy, wskutek niedostosowania polskich źródeł prawa pracy do okoliczności pracy kierowców przez kolejne nawet 20 godzin przy wydłużonym dwa razy w tygodniu czasu prowadzenia pojazdu do 10 godzin (4,5 godz. I kierowca + 4,5 godz. II kierowca+ 4,5 godz. I kierowca + 4.5 godz II kierowca + 1 godz. I kierowca + 1 godz. II kierowca = 20 godzin pracy).

W takim przypadku praca powyżej 12 godziny (a faktycznie powyżej 8 godziny, ponieważ zgodnie z uregulowaniem art. 11 ust. 2 a u.ocz.p.k., nie można zastosować rozkładu czasu pracy pozwalającego na wydłużenie wymiaru czasu pracy), stanowiłaby pracę w godzinach nadliczbowych.
Prawdopodobnie ustawodawca świadomie dokonał więc pewnej kalkulacji kosztów społecznoekonomicznych dla branży transportu drogowego i ocenił, że przeniesienie uregulowania wspólnotowego na grunt prawa krajowego zmniejszy konkurencyjność polskich przedsiębiorstw transportowych na arenie międzynarodowej co finalnie pogorszy też sytuację na rynku pracy.
Warto więc w tym miejscu odpowiedzieć na pytanie, czy w takim razie uregulowanie krajowych źródeł prawa pracy w przedmiotowym zakresie będzie prawnie skuteczne, skoro stanowi ewidentną sprzeczność z unormowaniami wspólnotowymi?
Otóż odpowiedź wydaje się pozytywna a więc krajowe źródła prawa pracy będą w pełni skuteczne i powinny być respektowane.
Przesądza o tym wykładnia systemowa źródeł prawa oraz relacje jakie pomiędzy nimi zachodzą. Uregulowania dyrektyw nie są stosowane w sposób bezpośredni. Owszem, ustawodawca polski popełnił nieścisłość na gruncie implementacji, ale okoliczność taka nie wpływa na beneficjentów przedmiotowego uregulowania a jedynie co najwyżej może wywrzeć określone reperkusje na poziomie międzynarodowym na linii Rzeczpospolita Polska – Unia Europejska.
Niemniej jednak sposób rozwiązania przedmiotowej zawiłości prawnej świadczyć może o niezbyt wysokiej kulturze prawnej w procesie legislacyjnym co samo w sobie jest symptomatyczne.
Gdyby jednak o przedmiotowym zagadnieniu musiał rozstrzygać Sąd, wówczas powyższe stanowisko mogło by (powinno) być całkowicie odmienne, uwzględniając uwarunkowania wynikające z zasady skutku pośredniego (art. 4 ust. 3 TOUE). Sąd bowiem jest w procesie orzekania związany (zgodnie z zasadą skutku pośredniego)

Niniejszy dokument podlega ochronie prawnej na mocy ustawy o prawie autorskim i prawach pokrewnych (ustawa z dnia 4 lutego 1994 r., Dz. U. 06.90.631 z późn. zm.).

uregulowaniami międzynarodowych źródeł prawa – w tym także uregulowaniami dyrektyw.

Kolejnym złożonym zagadnieniem są zasady szeroko rozumianego rozliczenia za czas dyżuru (np.: w formie wynagrodzenia za dyżur lub oddania czasu wolnego za dyżur).
Za czas dyżuru realizowanego w „zespole" kierowcy przysługuje wyłącznie wynagrodzenie w wysokości nie niższej niż 50% stawki osobistego zaszeregowania (może to być stawka wyższa).
Czas ten nie może zostać „rozliczony" (zrekompensowany) innym czasem wolnym np.: na zasadach wynikających z art. 151 ze zn. 5 § 3 KP, ponieważ zagadnienie to jednoznacznie reguluje art. 9 ust. 6 u.ocz.p.k., który jest *lex specialis* względem Kodeksu Pracy.

Autor opracowania prawnego:
Mariusz Miąsko
Kancelaria Prawna Viggen Sp.j.
www.kancelariaprawnaviggen.pl

Niniejszy dokument podlega ochronie prawnej na mocy ustawy o prawie autorskim i prawach pokrewnych (ustawa z dnia 4 lutego 1994 r., Dz. U. 06.90.631 z późn. zm.).