

OP/181/2014/MZ

Definicja przerwy jako instytucji prawa pracy.

Przerwa w kontekście nieścisłości lingwistycznej, przerwa w kontekście źródeł prawa pracy, zasady wyboru przerwy z rozporządzenia 561/2006 WE lub u.ocz.p.k., przerwa a „fikcja prawna” na gruncie prawa pracy, dopuszczalne zasady przerywania lub skrócenia przerwy.

„Przerwa” oznacza okres, w którym kierowca nie może prowadzić pojazdu ani wykonywać żadnej innej pracy, wykorzystywany wyłącznie do wypoczynku;

Przerwa w kontekście nieścisłości lingwistycznej

Definicja przerwy zawarta w rozporządzeniu 561/2006 WE została oparta na katalogu czynności, które przerwą nie są. Tak więc normodawca określił, iż przerwą jest okres podczas którego kierowca nie może prowadzić pojazdu ani wykonywać żadnej innej pracy. Jednak taka definicja nie jest ani wyczerpująca ani też w pełni spójna z innymi unormowaniami odnoszącymi się do instytucji przerwy. Ponadto tak ujęta definicja zasadniczo (choć nie w pełni precyzyjnie) odpowiada na pytanie czym przerwa nie jest ale nie odpowiada na pytanie czym przerwa jest – poza jednym wyjątkiem – określającym, że przerwa służy do „wypoczynku”.

Warto na samym początku wyjaśnić pewien drobny zabieg lingwistyczny, mogący wprowadzić wątpliwości. Legislator międzynarodowy użył określenia iż przerwa służy do „wypoczynku” w celu wyraźnego odróżnienia przerwy od instytucji „odpoczynku”, poprzez zastosowanie różnych określeń. Jest to zgodne z podstawową zasadą legislacyjną oraz zasadą prawoznawstwa. Różnym określeniom przypisać należy różne znaczenia a tym samym określeniom te same znaczenia.¹

Warto o tym wspomnieć, ponieważ polski ustawodawca na gruncie u.ocz.p.k., w art. 13 niestety nie zastosował się do przytoczonej zasady i zarówno do instytucji przerw jak i odpoczynku definiuje, iż służą one do „odpoczynku”, co należy traktować jedynie jako niezręczność legislacyjną (zresztą nie jedyną na gruncie źródeł prawa pracy np.: średnio/przeciętnie pięciodniowy tydzień pracy). Zagadnienie to warte jest uwagi jako *de lege ferenda*.

Przerwa a źródła prawa pracy

Ponadto należy zauważyć iż instytucja przerwy określonej na gruncie rozporządzenia 561/2006 WE oraz umowy AETR, stanowi źródło krajowego (w tym Polskiego) prawa

¹ Morawski Lech, Wstęp do prawoznawstwa, Toruń 2006, str. 175

pracy. Decydują o tym dwa powody. Po pierwsze, rozporządzenie unijne stosuje się ze skutkiem bezpośrednim. Więc gdyby nawet polskie przepisy prawa pracy nie regulowały tej kwestii to i tak instytucja przerwy miała by bezpośrednie zastosowanie w rozumieniu przerwy jako instytucji prawa pracy. W przypadku natomiast przerwy opartej na gruncie uregulowania umowy AETR, instytucja przerwy także stanowiłaby instytucję krajowego prawa pracy (po ratyfikowaniu i ogłoszeniu umowy międzynarodowej).

Ustawodawca krajowy w celu uniknięcia potencjalnych powyżej przedstawionych wątpliwości, wprost określił w art. 26c ust. 4, art. 27 ust. 4 oraz art. 3 u.ocz.p.k., jego stosunek do instytucji przerwy określonej w rozporządzeniu 561/2006 WE oraz umowie AETR. Ustawodawca wskazał, że: *„do kierowców, którzy wykorzystali przerwy w prowadzeniu pojazdu przeznaczone na odpoczynek, zgodnie z art. 7 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 i art. 7 ust. 1 i 2 Umowy AETR, nie stosuje się przerwy, o której mowa w art. 13 ust. 1”*. Tak więc ustawodawca wprost wyjaśnił, że jeśli kierowca wykorzystał przerwę z rozporządzenia 561/2006 WE lub umowy AETR, wówczas nie ma zastosowania przerwa z art. 13 u.ocz.p.k. Tym bardziej nie ma zastosowania przerwa określona przepisami KP. Warto w tym miejscu jednak zwrócić uwagę na formę czasu przeszłego słowa „wykorzystał”. Można więc uznać, że zastosowanie przerwy z art. 13 u.ocz.p.k., zostało niejako zawieszone warunkowo. Jeśli kierowca wykorzystał przerwę na podstawie przepisów międzynarodowych wówczas nie musi zastosować przerwy z krajowego źródła prawa pracy. Jeśli natomiast nie wykorzysta przerwy „międzynarodowej”, wówczas jest zobligowany do wykorzystania przerwy polskiej ustawy o czasie pracy kierowców.

Natomiast jeśli kierowcy realizują transport wyłącznie środkami transportowymi podlegającymi uregulowaniu niniejszego rozporządzenia ale w ramach warunków szczególnych (czyli np.: poza drogami publicznymi w trybie OUT), wówczas stosować należy w odniesieniu do tych kierowców przerwę z art. 13 u.o.czp.k.

Zasady wyboru przerwy z rozporządzenia 561/2006 WE lub u.ocz.p.k.

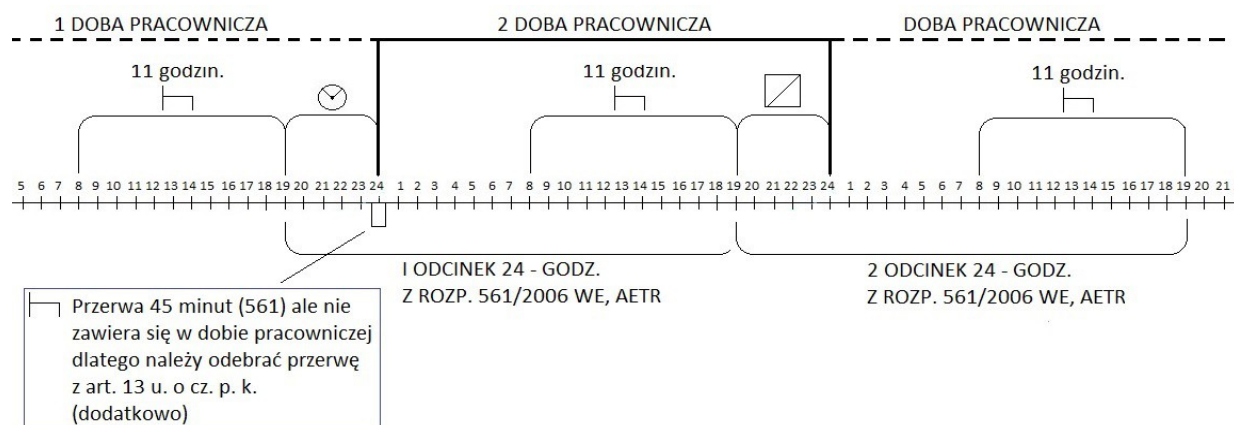
Sprawa jest prosta, gdy kierowca realizuje jednocześnie transport w ramach przedmiotowego rozporządzenia lub umowy AETR, oraz jednocześnie w tym samym dniu poza zakresem niniejszego rozporządzenia (np.: na liniach regularnych osób do 50 km, lub poza drogami publicznymi), może powstać praktyczna wątpliwość, którą przerwę należy zastosować? Czy właściwsza w takiej sytuacji będzie przerwa na podstawie międzynarodowych czy krajowych źródeł prawa pracy? Można jednak założyć, że odpowiedź należy doszukiwać się na „osi czasu”. Otóż właściwszą w danej chwili będzie ta przerwa, która ma być odebrana wcześniej.

Sprawa jest znacznie trudniejsza do rozstrzygnięcia gdy należy zdecydować, którą przerwę należy zastosować gdy kierowca wykonuje transport wyłącznie na zasadach rozporządzenia 561/2006 WE. Na wstępie warto zauważyć, że przerwa rozporządzenia 561/2006 WE, nie stanowi autonomicznej instytucji na gruncie Polskiego prawa pracy. Jest tak dlatego, że nakładają się na siebie dwie niezależne temporalnie instytucje: doby pracowniczej oraz 24 godzinnego okresu rozliczeniowego. Źródłem uregulowania „doby pracowniczej”, jest u.ocz.p.k. Określa ona, że doba to okres **zawsze** 24 kolejnych godzin od chwili gdy kierowca rozpoczął pracę. Ale ponadto bardzo ważne jest, że kolejne doby pracownicze rozpoczynają się co do zasady zawsze o tej samej godzinie od rozpoczęcia pracy w pierwszej z dób pracowniczych (w transporcie nie stosuje się rozkładów czasu pracy). Tym czasem okres rozliczeniowy 24 – godzinny płynie zgodnie z rozporządzeniem 561/2006 WE od zakończenia odpoczynku (dziennego lub tygodniowego). Ponadto może trwać krócej niż 24 godziny, jeśli tylko

kierowca wcześniej odbierze kolejny prawidłowy odpoczynek. Dlatego praktycznie nigdy zakres czasowy doby pracowniczej (uocz.p.k.) i okresu 24 godzinnego (561/2006 WE), nie pokrywają się. Występują one niejako w odmiennych „warstwach”. W takiej sytuacji możliwy jest schemat, gdy kierowca jeszcze nie jest uprawniony do wykorzystania przerwy z międzynarodowych źródeł prawa pracy ale musi już wykorzystać przerwę z art. 13 u.o.czp.k.

W tym miejscu warto zwrócić uwagę na niezwykle istotną kwestię praktyczną. Aby ustalić, czy kierowca „wykorzystał” (czas przeszły) przerwę na podstawie art. 7/561/2006 WE w danej „dobie pracowniczej” z art. 8 ust.1 u.ocz.p.k., należy „cofnąć się” do chwili zakończenia ostatniego odpoczynku w 24-godzinny okres rozliczeniowy z rozporządzenia 561/2006 WE. Jest to warunek konieczny dla ustalenia czy „w danej dobie pracowniczej” kierowca „wykorzystał” przerwę o której mowa w art. 7/561/2006 WE.

Powyższa analiza wykazała ponad wszelką możliwość, że istnieje schemat, gdy kierowca będzie musiał wykorzystać obie przerwy (i tą z rozporządzenia 561/2006 WE i tą z art. 13 u.ocz.p.k.). Dobrze obrazuje to poniższy schemat, gdy w jednym 24 godzinny odcinku czasu zawierają się zazwyczaj (prawie zawsze) dwie różne „doby pracownicze” i często odbiór „przerwy” na podstawie przepisów art. 7 rozporządzenia 561/2006 WE nie powoduje odbioru przerwy w „dobie pracowniczej” z art. 8 ust. 1 u.ocz.p.k.



Warto o tym wspomnieć, ponieważ w praktyce kierowcy oraz osoby zarządzające organizacją transportu, koncentrują się wyłącznie na okresach 24 godzinnych z międzynarodowych źródeł prawa pracy, odstępując od analizy instytucji „doby pracowniczej” i udzielania przerwy na jej podstawie. Jak pokazuje powyższy schemat jest to w praktyce zadanie złożone, zważywszy że w każdej dobie należałoby monitorować dwa razy tyle okresów pracy niż zwykli to robić aktualnie kierowcy, ponieważ należy jednocześnie (równolegle) monitorować 3 warstwy: doby kalendarzowej, doby pracowniczej i 24-godzinny okres rozliczeniowy z rozporządzenia 561/2006 WE oraz umowy AETR.

Można ocenić, iż w praktyce bez wprowadzenia procesów cyfryzacji prawa i automatyzacji informacji kierowcy o obowiązkowych reakcjach, zadośćuczynienie przedmiotowym wymaganiom prawa jest wręcz nie możliwe, zważywszy, że podstawowe zadanie kierowcy nie sprowadza się do analizy relacji pomiędzy normami krajowych i międzynarodowych źródeł prawa pracy.

Zgodnie z treścią art. 7/561/2006 WE, przerwa przysługuje kierowcy nie po 6 godzinach pracy (jak to określa art. 13 u.ocz.p.k.) ale „po okresie prowadzenia pojazdu trwającym cztery i pół godziny”.

Punktem odniesienia dla odbioru przerwy na podstawie krajowych źródeł prawa pracy jest „pierwsza praca” a punktem odniesienia międzynarodowych źródeł jest każda aktywność od ostatniej minuty zakończonego odpoczynku np.: „okres prowadzenia pojazdu”.

Oczywiście okres prowadzenia pojazdu jest pracą ale nie można zakładać, że każda aktywność kierowcy rozpoczyna się od prowadzenia pojazdu. Może się więc zdarzyć, że aktywność kierowcy zaczyna się od „innej pracy”. Przykładowo czas dojazdu kierowcy do pojazdu znajdującego się poza bazą przedsiębiorstwa oraz poza miejscowością zamieszkania (nie należy mylić z zameldowaniem), będzie pracą z mocy prawa jeśli kierowca sam kierował pojazdem, którym dojeżdżał do pojazdu podlegającego normom niniejszego rozporządzenia lub umowy AETR. W takim przypadku może się zdarzyć, że kierowca będzie już przed rozpoczęciem „okresu prowadzenia pojazdu”, realizował od kilku godzin pracę. Może równie dobrze wcześniej pracować w bazie w innym charakterze (np.: podczas przygotowania pojazdu do jazdy). Kierowca może co prawda fizycznie nie pracować ale pozostawać w dyspozycji (art. 10 u.ocz.p.k.) pracodawcy w ramach ustalonego rozkładu czasu pracy.

Jest to jednak teza sprzeczna z uregulowaniem art. 11 ust. 2a u.ocz.p.k., określającego iż do kierowców realizujących przewóz samochodami ciężarowymi oraz autobusami w przewozach okazjonalnych „rozkładów czasu pracy nie ustala się”.

Stanowisko w przedmiotowym zakresie zabierali tak przedstawiciele doktryny.² Stanowisko w przedmiotowym zakresie zajął też GIP.³ Więcej na ten temat napisałem w ramach odrębnego opracowania.

Aktualne więc wydaje się być pytanie, którą z przerw należy odebrać oraz czy odbiór jednej z przerw może być potraktowany kumulatywnie jako jednoczesny odbiór drugiej z nich?

Doktryna stoi na zgodnym stanowisku, iż odbiór przerwy na zasadach wskazanych w art. 7 rozporządzenia lub art. 7 umowy AETR, zadość czyni jednocześnie realizacji przerwy na podstawie art. 13 u.ocz.p.k.

Nie można jednak podzielić w pełni tego stanowiska. Są bowiem konstrukcje (schematy matematyczne – przedstawione powyżej) gdy tak nie jest. Kluczowe okaże się powrócenie do omawianego już uregulowania art. 27 ust. 4 u.ocz.p.k.: „do kierowców, którzy wykorzystali przerwy w prowadzeniu pojazdu przeznaczone na odpoczynek, zgodnie z art. 7 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 i art. 7 ust. 1 i 2 Umowy AETR, nie stosuje się przerwy, o której mowa w art. 13 ust. 1”.

Ustawodawca określił, iż gdy kierowca „wykorzystał” przerwę z rozporządzenia 561/2006 WE lub umowy AETR, wówczas nie ma zastosowania przerwa z art. 13 u.ocz.p.k. Warto w tym miejscu ponownie zwrócić uwagę na formę czasu przeszłego słowa „wykorzystał”. Można więc uznać, że zastosowanie przerwy z art. 13 u.ocz.p.k., zostało zawieszone warunkowo. Dlatego też jeśli kierowca najpierw rozpoczął pracę a dopiero po pewnym czasie (np.: po kilku godzinach) rozpoczął „okres prowadzenia pojazdu” to może się w praktyce okazać, że powinien (lub może) odebrać już odpoczynek wynikający z art. 13 u.ocz.p.k., pomimo że jeszcze nie musi odebrać odpoczynku z art. 7 rozporządzenia 561/2006 WE i art. 7 umowy AETR.

Inaczej sytuacja wygląda, gdy kierowca rozpoczął pracę jednocześnie z „okresem

2 (M.B. Rycak *Ustawa o czasie pracy kierowcy* s. 101 i 102, P Ciborski *Czas pracy kierowców* s. 38, Ł Prasolek *Ustawa o czasie pracy kierowców – Komentarz* s. 80-83)

3 (GNP-302/4560-184/07, Rzeczpospolita DF 2007, Nr 221 s.5).

prowadzenia pojazdu". W takim przypadku przerwa z krajowego źródła prawa pracy zawiera się jednocześnie w przerwie z międzynarodowych źródeł prawa pracy ponieważ tak stanowi art. 27 ust. 4 u.ocz.op.k. Jest tak ponieważ przytoczony przepis art. 27 ust. 4 jest zdaniem oznajmującym asetycznym, czyli w praktyce wyłącza możliwość zastosowania przerwy „krajowej” jeśli została odebrana przerwa na podstawie międzynarodowych źródeł prawa pracy.

Innego zdania są jednak przedstawiciele doktryny określając wręcz, że „*obie przerwy nie wystąpią nigdy w ciągu jednej dniówki roboczej*”⁴ lub sugerując iż jedynymi normami obowiązującymi w przedmiotowym zakresie są uregulowania rozporządzenia i umowy AETR,⁵ lub w ogóle nie podnosząc przedmiotowego zagadnienia.⁶

Nie można jednak podzielić takiego stanowiska, ponieważ jest ono wprost sprzeczne z zasadami wykładni prawa, nakazującymi w pierwszej kolejności dokonać wykładni językowej, a następnie systemowej. Z tak przeprowadzonej wykładni normy wynika jednoznacznie kolejność odbioru przerw. Kierowca może (musi) odebrać dowolną z nich ale przerwę na podstawie przepisów krajowych może uznać za odebraną jedynie wówczas jeśli wcześniej „wykorzystał” już przerwę na podstawie międzynarodowych źródeł prawa pracy. Wynika z tego, że w niektórych przypadkach kierowca będzie musiał odebrać przerwę przed upływem 4,5 godzin prowadzenia pojazdu a wówczas dojdzie do konieczności ponownego odebrania drugiej przerwy – tym razem po 4,5 godzinach prowadzenia.

Przykład:

Kierowca pracuje przygotowując pojazd do jazdy przez 4 godziny a następnie rozpoczyna prowadzenie pojazdu i po 2 godzinach przysługuje mu już przerwa na podstawie art. 13 u.ocz.p.k. Załóżmy że kierowca ją odbiera a przerwa trwa 30 minut. Wówczas od tego momentu kierowca może prowadzić jeszcze kolejne 2,5 godziny i musi się zatrzymać aby odebrać kolejną przerwę trwającą co najmniej 30 minut, aby zadośćuczynić przerwie dzielonej (15+30) z art. 7 międzynarodowych źródeł prawa pracy (561/2006 WE i AETR).

Czy jednak zawsze kierowca „musi” odebrać dwie przerwy (z art. 13 u.ocz.p.k., i art. 7/561/2006 WE/AETR) jeśli pierwszą z nich z uwagi na wcześniej rozpoczętą pracę (przed rozpoczęciem prowadzenia pojazdu) należało odebrać już po sześciu godzinach pracy ?

Warto w tym miejscu dokonać rozbioru logicznego części zdania art. 13 u.ocz.p.k.: „Po sześciu kolejnych godzinach pracy kierowcy przysługuje przerwa”. Jednoznacznie z powyższego wynika, że przerwa przysługuje „po” a nie „bezpośrednio po” sześciu godzinach pracy. Więcej na ten temat napisałem w ramach odrębnego opracowania. Dlatego może się zdarzyć schemat w ramach którego przerwy z krajowego źródła prawa pracy będą się pokrywały z przerwami międzynarodowych źródeł prawa pracy ale może się zdarzyć, że będzie odmiennie. Wszystko zależy wyłącznie od tego, czy kierowca podejmie decyzję o odbiorze przerwy na podstawie art. 13 u.ocz.p.k., bezpośrednio po sześciu godzinach pracy czy też zechce połączyć obie przerwy. Nie można jednak *a priori* zakładać, że zawsze przerwy będą się z sobą pokrywały.

Może wystąpić przypadek, gdy w danym dniu kierowca będzie prowadził pojazd na zasadach rozporządzenia 561/2006 WE lub umowy AETR, krócej niż 4,5 godziny lub wcale (ale będzie wykonywał inną pracę). Wówczas zastosowanie będzie miała w

4 Ł. Prasolek Ustawa o czasie pracy. s.162

5 P. Ciborski Czas pracy kierowców. s. 38

6 B. Rycak Ustawa o czasie pracy kierowców. s.155 i 156

takim dniu przerwa z art. 13 u.ocz.p.k.

Przerwa a „fikcja prawna” na gruncie prawa pracy

Warto zauważyć, że uregulowania międzynarodowych źródeł prawa pracy nie wyczerpują wszystkich zagadnień odnoszących się do instytucji przerwy. Dokonują zdefiniowania tych instytucji, określają czas ich trwania, warunki ich odbioru (np.: w częściach) a czasami określają zasady konwalidacji ich nieprawidłowego odbioru. Nie komentują natomiast ich roli, nie nadają im żadnej funkcji w systemie prawa pracy. Taką więc funkcję definiują krajowe źródła prawa pracy. W odniesieniu do przerw art. 27 ust. 3 u.ocz.p.k., określa jednoznacznie, że *„okresy przerw w prowadzeniu pojazdu, o których mowa w art. 7 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 i w art. 7 ust. 1 i 2 Umowy AETR, w części obejmującej 15 minut, wlicza się do czasu pracy kierowcy, jeżeli dobowy wymiar czasu pracy kierowcy wynosi co najmniej 6 godzin”*.

W takim przypadku mowa jest o tzw.: „fikcji prawnej” pracy, ponieważ kierowca faktycznie realizuje w tym momencie przerwę.⁷ Pozostała część przerwy jest zaliczona do dyżuru (50%) o którym mowa w art. 9 ust. 6 na podstawie oraz w związku z uregulowaniem art. 27 ust. 1 u.ocz.p.k. Art. 9 ust. 6 u.ocz.p.k. Określa, że *„za czas dyżuru, o którym mowa w ust. 2 i 3, kierowcy przysługuje wynagrodzenie w wysokości określonej w przepisach o wynagradzaniu obowiązujących u danego pracodawcy, nie niższe jednak niż w wysokości połowy wynagrodzenia określonego w ust. 5.”*.

Z kolei ust. 5 przedmiotowego artykułu określa, że: *„za czas dyżuru, (...) kierowcy przysługuje (...) wynagrodzenie wynikające z jego osobistego zaszeregowania, określonego stawką godzinową lub miesięczną (...)”*.

Dopuszczalne zasady przerywania lub skrócenia przerwy

Zasady realizacji przerwy (w zakresie jej minimalnej długości oraz możliwości dzielenia) zostały opisane w art. 7 rozporządzenia 561/2006 WE, dlatego w tym miejscu należy odnieść się, nie tyle do samej konstrukcji (algorytmu) normy przerwy, ale do jej funkcji. Warto na wstępie zauważyć, że na gruncie uregulowania art. 27 u.ocz.p.k., oraz zgodnie z ogólną zasadą supremacji uregulowań prawa wspólnotowego nad prawem krajowym w stosunku do kierowców realizujących przewóz drogowy w ramach przedmiotowego rozporządzenia stosują się ją na zasadach wskazanych w rozporządzeniu a nie na zasadach wynikających z art. 13 u.o.cz.p.k.

To jest ważne ustalenie, nie tylko z powodu na odmiennie zasady temporalne odbioru przerwy na podstawie art. 7/561/2006 WE w stosunku do zasad realizacji przerwy na podstawie art. 13 u.ocz.p.k. Waga tego ustalenia wyraża się także w odmiennych konsekwencjach przerywania lub skrócenia przerwy na warunkach wynikających z art. 12/561/2006 WE, art. 9 AETR, na prawach „reguły 1 minuty”, czy też na warunkach wytycznej nr 3 (GN-3) Komisji Europejskiej. Więcej na ten temat napisałem w ramach odrębnego opracowania prawnego.

Z definicji przerwy wynika kilka bardzo istotnych okoliczności:

- a)** jest to okres gdy kierowca nie może prowadzić pojazdu,
- b)** nie może wykonywać żadnej innej pracy,
- c)** może wykonywać inne czynności niż „prowadzenie pojazdu” i „inna praca”,
- d)** może być przeznaczona wyłącznie do „wypoczynku” co ma wpływ na przebieg

⁷ A.M. Świątkowski, Kodeks Pracy.

kontroli na drodze,

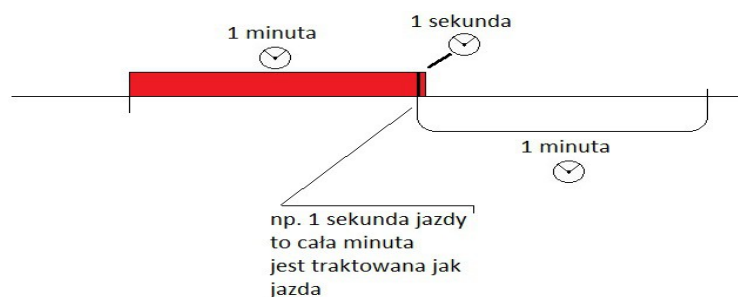
e) zasady odnoszą się tak do instytucji przerwy odbieranej w obsadzie jednoosobowej jak i w zespole.

Najbardziej oczywistą okolicznością odnoszącą się do przerwy może wydawać się ustalenie, że nie można podczas trwania przerwy prowadzić pojazdu lub odbierać przerwy w trakcie poruszania się pojazdu. Jednak nie jest to informacja w pełni precyzyjna. Istnieją bowiem cztery wyjątki, gdy podczas przerwy, wbrew treści wspomnianej normy, można prowadzić pojazd:

- 1) gdy kierowca korzysta z tzw.: „reguły 1 minuty” w oparciu o wprowadzone w dniu 1 października 2011r w życie wymagania: 038, 041 oraz 042 z Rozporządzenia Komisji (UE) nr 1266/2009 dostosowujące po raz dziesiąty do postępu technicznego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85.
- 2) gdy kierowca korzysta z dobrodziejstwa art. 12 rozporządzenia 561/2006 WE (względnie art 9 umowy AETR),
- 3) gdy kierowca prowadzi pojazd w zespole min. dwóch kierowców,
- 4) gdy kierowca powołuje się na wytyczną nr 3 (jednocześnie stanowisko Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości), (GN 3) – przyjęte w październiku 2007, opublikowane na stronie EUROPA (we wszystkich językach roboczych) w grudniu 2007.⁸

1) Analizując „regułę 1 minuty” o której mowa w pkt. 1 należy zauważyć, że w dniu 1 października 2011 roku weszły w życie wymagania: 038, 041 oraz 042 z Rozporządzenia Komisji (UE) nr 1266/2009 dostosowujące po raz dziesiąty do postępu technicznego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85. Przepisy te znacznie usprawniają rejestrację aktywności kierowcy używającego tachografu (wyłącznie) cyfrowego. Zmiany te są szczególnie odczuwalne podczas oczekiwania na przejściach granicznych, podczas załadunku, w trakcie kongestii, w przypadku braku adnotacji o konieczności przestawienia pojazdu, np.: na parkingu. Prawodawca określił kilka „wymagań” (reguł), które w całości składają się na możliwość przerywania przerwy na ściśle określonych zasadach.

I tak: "wymaganie 041" - jeśli w danej minucie zegarowej, prowadzenie pojazdu jest zarejestrowane jako czynność w minucie bezpośrednio ją poprzedzającej i następującej bezpośrednio po niej, to cała ta minuta liczy się jako okres prowadzenia pojazdu". "Wymaganie 042" - jeśli w danej minucie zegarowej, nietraktowanej jako okres prowadzenia pojazdu zgodnie z poprzednim wymaganie 041, cała taka minuta liczy się jako jedna czynność, która trwała najdłużej w ciągu tej minuty (lub była późniejsza w przypadku czynności o jednakowym czasie trwania)."



⁸ Zgodnie z artykułem 22 (4) rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Komisja wspiera dialog pomiędzy Państwami Członkowskimi w sprawie wykładni i stosowania rozporządzenia. W 2007 roku Komisja powołała Prawną Grupę Roboczą (Legal Working Group) dla zharmonizowania przepisów socjalnych w transporcie drogowym.

Schemat przedstawia tzw.: regułę 1 minuty

Dotychczasowe unormowanie określa, że każda sekunda jazdy powodowała zaliczenie całej minuty jako czas prowadzenia pojazdu. Natomiast zgodnie z nowym uregulowaniem aktywność trwająca najdłużej w ciągu 1 minuty określa czynność zarejestrowaną przez tachograf (zasada przeważającej aktywności).

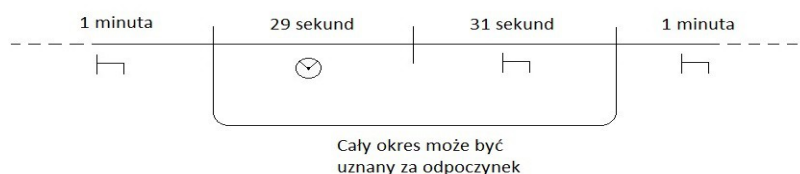
W przypadku, gdy obie czynności trwają po 30 sekund, zarejestrowana zostaje aktywność później wykonana. Występuje jednak granica 29 sekund, bowiem właśnie tyle maksymalnie może trwać czas prowadzenia pojazdu, przy poświęceniu pozostałych 31 sekund na wykonanie innej czynności, by według aktualnie obowiązujących przepisów nie zostało to zaliczone jako czas jazdy.

Należy zaznaczyć, że legislator nie określił ram częstotliwości wykonywania wskazanego schematu ani ram czasowych ograniczających takie zachowanie.

Bardzo ważne jest, że określono pierwszeństwo stosowania „wymagania 041”. „Reguła minut sąsiednich” określa, iż przyporządkowanie minuty środkowej zależy od przynależności minut: poprzedzającej i następującej po minucie środkowej, do czasu prowadzenia pojazdu. Gdy minuta poprzedzająca i następująca jest traktowana jako „czas jazdy” to minuta środkowa także zostaje zarejestrowana jako czas prowadzenia pojazdu.

Gdy którakolwiek z minut sąsiednich nie spełnia „wymagania 041” stosujemy regułę 1 minuty do określenia charakteru aktywności.

A



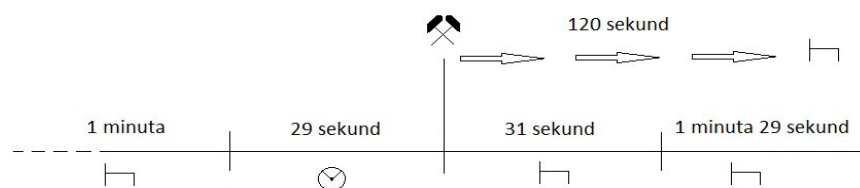
B



Schemat przedstawia praktyczne zastosowanie reguły 1 minuty

Kluczowe dla części tachografów cyfrowych jest "wymaganie 038". Można bowiem zauważyć, że znaczna część tachografów cyfrowych w chwili zatrzymania, automatycznie przełączy się w tryb „inna praca” (piktogram „młotki”). W takiej sytuacji konieczne okazało się ustanowienie „wymagania 038”, które określa, że jeżeli w czasie 120 sekund od automatycznej zmiany na piktogram/tryb „inna praca”, wskutek zatrzymania pojazdu nastąpi zmiana czynności na „odpoczynek” lub „dyspozycyjność”, to przyjmuje się, że pierwsza taka zmiana zaistniała w chwili

zatrzymania się pojazdu.



Schemat wyłącznie dla tachografów cyfrowych wyprodukowanych od
1.10.2011

Schemat przedstawia zasadę tzw.: „reguły 120 sekund”

Tak więc, dzięki przedstawionemu rozwiązaniu prawnemu kierowca ma 2 minuty (120 kolejnych sekund licząc od sekundy w której się zatrzymał) na zmianę na selektorze rodzaju swojej aktywności na tryb odpoczynku bądź tryb dyspozycyjności.

W takim przypadku czas nowej aktywności będzie liczony od chwili zatrzymania się pojazdu, a nie od chwili wciśnięcia selektora, natomiast tryb pracy innej zostanie anulowany.

Ważne jest, że wyżej wymienione reguły można zastosować wyłącznie dla tachografów wyprodukowanych po dniu 1 października 2011 roku, ponieważ wyłącznie ich oprogramowanie zawiera algorytmy pozwalające na zastosowanie opisanych powyżej instytucji prawnych.

Niniejsze uregulowanie nie posiada odpowiednika na gruncie krajowych źródeł prawa pracy. Jednak z uwagi na rangę aktu którym zostało wprowadzone (rozporządzenie), unormowanie to stosuje się w sposób bezpośredni (na podstawie art. 288 TOFUE) bez konieczności dalszej implementacji do polskiego systemu prawnego prawa pracy.

2) Dopuszczalne jest przerwanie przerwy także w trybie art. 12 rozporządzenia 561/2006 WE (lub art. 9 AETR).

Na tym etapie zaznaczyć można tylko okoliczność, że jest to zasada, która posiada kluczowe znaczenie dla elastyczności organizacji transportu oraz jest pewnego rodzaju „anomalią systemową”. Pozwala bowiem *lege artis*, na odstępstwa od prawie wszystkich norm temporalnych niniejszego rozporządzenia (w tym także przerw), bez poniesienia konsekwencji.

Norma ta wyraża bardzo słuszną koncepcję (a można nawet już tendencję) w prawie europejskim do tworzenia czegoś co można nazwać „anomaliami systemowymi”. Więcej informacji na ten temat „anomalii systemowych” w prawie zawiera Załącznik nr 1.

Przytoczone przykłady wskazują na niezwykle rolę anomalii systemowej oraz utwierdzają w przekonaniu, że należy strzec normy art. 12 rozporządzenia 561/2006 WE jak swoistej wartości nadrzędnej, pozwalającej funkcjonować adresatom uregulowań w coraz bardziej precyzyjnych unormowaniach prawa krajowego i unijnego. Należy wskazać, że nie jest to jedyna anomalia systemowa występująca w przepisach unijnego prawa transportowego. Podobną funkcję spełnia art. 9 Umowy AETR. Anomalie systemowe zawiera także rozporządzenie 1071/2009 WE. Można wyrazić opinię, że jest to właściwy kierunek rozwoju prawa europejskiego.

Przykładem anomalii systemowej na gruncie Polskiego prawa (ale nie tak śmiało i nie

tak precyzyjną) jest art. 58 § 2 K.C. („*Nieważna jest czynność prawna sprzeczna z zasadami współżycia społecznego*”). Powyższe ustalenia są o tyle ważne, że na gruncie krajowych źródeł prawa pracy brak jest wyraźnych odpowiedników omawianych uregulowań. Unormowania wspólnotowe oraz międzynarodowe wywierają jednak wpływ bezpośredni na krajowe źródła prawa pracy względem jej beneficjentów oraz sądownictwa, organów kontrolnych a także wywierają wpływ na kształtowanie się doktryny.

3) Dość zaskakująca (na gruncie krajowych źródeł prawa pracy) może wydawać się interpretacja odnosząca się do przejazdów zespołowych kierowców. Wynika z niej, iż przerwa może być realizowana w chwili, gdy drugi kierowca prowadzi pojazd (jeśli zmiennik jest w „dyspozycyjności”). Takie stanowisko, które (trzeba to wyraźnie zaznaczyć), jest akceptowane przez większość organów kontrolnych w Unii Europejskiej oraz EOG i Szwajcarii, jest sprzeczne z uregulowaniem dyrektywy 15/2002 WE a dokładnie art. 3 lit. a pkt. 1 tiret drugie. Przedmiotowe uregulowanie określa, że „*czas pracy*” to „*okresy, w których nie może on (kierowca - przypis) swobodnie dysponować swoim czasem i zobowiązany jest pozostawać na swoim stanowisku pracy, w gotowości do podjęcia normalnej pracy (...)*”.⁹

Oczywiste jest że kierowca jadący w zespole jako zmiennik znajduje się na stanowisku pracy nie dysponuje swobodnie swoim czasem. Jednak praktyka organów kontrolnych jak już wspomniałem jest bardziej liberalna. Trudno jednak o inną sytuację, skoro normy rozporządzenia 561/2006 WE nie precyzują tego zagadnienia a norm przytoczonej dyrektywy nie stosuje się wprost do obywateli ponieważ do dyrektyw nie ma zastosowania „zasada bezpośredniego stosowania prawa”. Uregulowania dyrektyw wiążą kraje (rządy krajów) a nie poszczególnych obywateli.¹⁰ Wyjątek od tej zasady może stanowić jedynie w pewnym zakresie „zasada skutku pośredniego”.

Warto jednak zauważyć, że liberalna praktyka organów kontrolnych zezwalających na dokonanie odbioru przerwy dla zmiennika kierowcy w trakcie jazdy pojazdu, wynika z uwzględnienia wytycznej nr 2 (BN-2) Komisji Europejskiej Załącznik nr 2, która została wydana w październiku 2007 roku. Wytyczna wprost pozwala na dokonanie odbioru przerwy podczas gry pojazd znajduje się w ruchu.

Warto jednak zauważyć, że formalnie rzecz ujmując wytyczne KE nie mają rangi źródeł obowiązującego prawa, jednak swoją siłę czerpią z „zasady skutku pośredniego” Więcej na temat rangi i roli wytycznych KE napisałem w odrębnym opracowaniu.

Na gruncie krajowych źródeł prawa pracy, brak odpowiednika przedmiotowego rozwiązania. Warto jednak pamiętać, że omawiana konstrukcja prawna będzie może (ale nie musi) wywierać wpływ na ocenę prawidłowości realizacji przerwy w krajowym systemie prawa pracy kierowców.

4) Szczególną funkcję pełni wytyczna nr 3 (GN-3) Komisji Europejskiej (Załącznik nr 3), obowiązująca od października 2007 roku. Warto na wstępie wyjaśnić, że zasadniczo praktycznie cały tekst określający zasady przerywania „postoju” odnoszą się do instytucji „odpoczynku” oraz do instytucji „przerwy”.

Komisja Europejska dopuściła *na terenie* terminalu lub na parkingu możliwość nagłej nieprzewidzianej sytuacji lub nagłej potrzeby wymagającej przestawienia pojazdu. Wówczas na terenie terminalu zazwyczaj jest kierowca (pracownik terminalu), który w razie konieczności może przestawić pojazd. Jeśli nie ma takiego pracownika, a przestawienie pojazdu jest nieuniknione ze względu na nadzwyczajne okoliczności, kierowca może przerwać swój wypoczynek (przerwę) jedynie na polecenie właściwego organu lub pracownika terminalu, upoważnionych do wydawania poleceń dotyczących

⁹ Podobne stanowisko – Łukasz Prasolek „*Ustawa o czasie pracy kierowców*”

¹⁰ Maria Witkowska, „*Zasady funkcjonowania Unii Europejskiej*”, Wydawnictwo Akademickie i Profesjonalne Warszawa 2008r.

przestawienia pojazdu.

W pozostałych miejscach (np. na parkingu, na przejściach granicznych i w razie nagłej potrzeby), jeśli występują obiektywne nagłe przyczyny, w związku z którymi pojazd musi zostać przestawiony lub jeśli policja lub inny organ (np.: strażak, organy administracji drogowej, celnik, itp.) wydadzą polecenie przestawienia pojazdu, kierowca musi przerwać swój odpoczynek lub przerwę na kilka minut i w takim przypadku nie powinien być ścigany za złamanie przepisów. Jeśli pojawi się taka konieczność, organy kontrolne państw członkowskich muszą zastosować pewną tolerancję oceniając indywidualne przypadki. Każdy przypadek przerywania odpoczynku lub przerwy musi zostać ręcznie zarejestrowany przez kierowcę oraz, w razie możliwości, potwierdzony przez właściwy organ, który wydał kierowcy polecenie przestawienia pojazdu. Powyższe stanowisko KE jest bardzo liberalne ale i podyktowane przesłankami utylitarnymi. Przedmiotowa wytyczna bezspornie może wywierać wpływ na kształtowanie oraz ocenę krajowych źródeł prawa pracy poprzez dopuszczenie możliwości skrócenia lub przerywania przerwy w celu i na zasadach wskazanych w wytycznej nr 3 KE.

b) Z definicji przerwy wynika, że nie można w jej trakcie wykonywać żadnej pracy. W praktyce jednak jest to postulat, który o tyle ma coś wspólnego z praktyką, o ile kierowca prawidłowo przełączy selektor w tachografie. Często jest dokładnie odwrotnie, że kierowca faktycznie odebrał przerwę ale z różnych przyczyn na wykresówce lub pliku przypadkowo udokumentował odpoczynek. Istotne jest, że legislator nie przewidział procedury „konwalidacji” tej sytuacji. Jediną formalnie przewidzianą procedurą jest ponowne odebranie przerwy.

c) Kierowca zgodnie z treścią rozporządzenia 561/2006 WE może (*a contrario*) wykonywać inne czynności niż „prowadzenie pojazdu” i „inna praca”, czyli być w „dyspozycyjności”. Rzecz w tym, że taka okoliczność stoi w opozycji do wspomnianego już powyżej art. 3 lit. a pkt. 1 tiret drugie, dyrektywy 15/2002 WE.

d) Z treści omawianej normy wynika, że przerwa może być przeznaczona wyłącznie do „wypoczynku” co ma wpływ na przebieg kontroli na drodze. Skoro bowiem norma określa, że przerwa może być wykorzystana wyłącznie do wypoczynku to podczas jej odbierania nie można prowadzić żadnych czynności kontrolnych.

e) Wspomniano już częściowo, iż zasady odbioru przerwy odnoszą się tak do instytucji przerwy odbieranej w obsadzie jednoosobowej jak i w zespole, poza uregulowaniem wspomniany już wielokrotnie wynikającym z treści dyrektywy 15-2002 WE.

Autor opracowania prawnego:
Mariusz Miąsko
Kancelaria Prawna Vigen Sp.j.
www.kancelariaprawnavigen.pl

Załącznik nr 1

125 km/h

E1 141

MA 0004/07

E2 18 20

E11 018 20 0027

12/561/2006/WE/9 AETR

W CELU DOTARCIA DO NP. MIEJSCA ZAŁADUNKU
WYDEUŻAM OKRES JAZDY O OKOŁO NP.
40 MIN W CELU ZAPEWNIENIA BEZPIECZEŃ-
STWA OSÓB, POJAZDU
I ŁADUNKU Z POWODU NP.
KORKA DROGOWEGO.

03	04	07	09	09
10	11	12	15	18
21	22	23	26	29
30	31	32	35	36
37	40	41	44	45
46	47	48	53	54
55	56	57	58	59
60	63	64	65	66
67	68	69	70	72
73	74	75	78	79
80	81	82	83	

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.).

PAMIĘTAJ: KONIECZNIE MUSISZ PODAĆ POWÓD!

Name		Card No.		Registration no.		From		To		km		km		Date		Signature	
Approved Paper																e1 196	
W CELU DOTARCIA DO NP. MIEJSCA																1	
ZAŁADUNKU WYDEUŻAM OKRES																2	
JAZDY O OKOŁO NP. 40 MIN W CELU																3	
ZAPEWNIENIA BEZPIECZEŃSTWA																4	
OSÓB, POJAZDU I ŁADUNKU																5	
Z POWODU NP. KORKA DROGOWEGO.																6	
12/561/2006/WE/9 AETR																7	
																8	
																9	
																10	
																11	
																12	
																13	
																14	
																15	
																16	
																17	
																18	
																19	
																20	
																21	
																22	
																23	
																24	
																25	
																26	
																27	
																28	
																29	
																30	
For Digital Tachographs																e1 84	
																e2 25	
																29	
																30	
																e5 0002	
																e1 200	

Załącznik nr 2

PRAWO SOCIALNE W TRANSPORCIE DROGOWYM Rozporządzenie (WE) nr 561/2006, dyrektywa 2006/22/WE, rozporządzenie (EWG) nr 3821/85

WYTYCZNA NR 2

Kwestia: Rejestracja czasu przejazdu kierowcy do miejsca, które nie jest zwyczajowym miejscem przejęcia lub zdania pojazdu objętego zakresem rozporządzenia (WE) nr 561/2006.

Artykuł: 9 rozporządzenia (WE) nr 561/2006

Podejście, jakie należy zastosować:

Kierowca udający się w określone miejsce, inne niż baza pracodawcy, wskazane mu/jej przez pracodawcę, w celu przejęcia pojazdu z tachografem, spełnia swój obowiązek wobec pracodawcy, a zatem nie dysponuje swobodnie swoim czasem.

W związku z tym, zgodnie z art. 9 ust. 2 i art. 9 ust. 3:

- czas spędzony przez kierowcę w drodze do lub z miejsca niebędącego miejscem zamieszkania kierowcy lub bazą pracodawcy, w którym kierowca ma przejąć lub zdać pojazd objęty zakresem rozporządzenia, niezależnie od tego, czy pracodawca wydał polecenie co do terminu i sposobu dojazdu do tego miejsca, czy też pozostawił kierowcy swobodny

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.).

wybór w tym zakresie, należy zarejestrować jako „okres gotowości” lub „inna praca”, w zależności od przepisów krajowych państwa członkowskiego;
oraz

- czas spędzony przez kierowcę prowadzącego pojazd nieobjęty zakresem rozporządzenia, do lub z miejsca niebędącego miejscem zamieszkania kierowcy lub bazą pracodawcy, w którym kierowca ma przejąć lub zdać pojazd objęty zakresem rozporządzenia, należy zarejestrować jako „inna praca”. W następujących trzech przypadkach czas przejazdu może być uznany za „odpoczynek” lub „przerwę”.

Pierwszy dotyczy kierowcy towarzyszącego pojazdowi, który jest przewożony promem lub pociągiem. W takim przypadku kierowca może odebrać odpoczynek lub przerwę, pod warunkiem, że ma dostęp do kuszetki lub koji (art. 9 ust. 1). Drugi przypadek to kierowca nietowarzyszący pojazdowi, ale podróżujący pociągiem lub promem do miejsca, gdzie przejmie lub zda pojazd objęty zakresem rozporządzenia (art. 9 ust. 2), pod warunkiem, że ma dostęp do kuszetki w pociągu lub koji na promie.

Trzeci przypadek to pojazd obsługiwany przez więcej niż jednego kierowcę. W sytuacji, gdy drugi kierowca pozostający do dyspozycji, jeśli chodzi o prowadzenie pojazdu, siedzi obok kierowcy i nie pomaga mu w sposób aktywny w prowadzeniu pojazdu, 45 minutowy „okres gotowości” drugiego kierowcy może być uznany za „przerwę”.

Nie ma tutaj znaczenia rodzaj umowy o pracę kierowcy. Tym samym zasady te dotyczą zarówno kierowców zatrudnionych na stałe, jak i kierowców na umowach czasowych, zatrudnionych za pośrednictwem agencji pracy tymczasowej. Dla „tymczasowego kierowcy” pojęcie „baza pracodawcy” oznacza bazę przedsiębiorstwa korzystającego z usług kierowcy w zakresie transportu drogowego („przedsiębiorstwo korzystające z usług”), a nie siedzibę „agencji pracy tymczasowej”

Komentarz: Europejski Trybunał Sprawiedliwości, sprawa C-76/77 oraz sprawa C-297/99

Załącznik nr 3

PRAWO SOCIALNE W TRANSPORCIE DROGOWYM
Rozporządzenie (WE) nr 561/2006, dyrektywa 2006/22/WE, rozporządzenie (EWG) nr 3821/85

WYTYCZNA NR 3

Kwestia: Nakaz przerwania dziennego lub tygodniowego odpoczynku bądź przerwy w celu przestawienia pojazdu na terenie terminalu, na parkingu lub w strefie przygranicznej.

Artykuł: 4 lit. d) i f) rozporządzenia (WE) nr 561/2006

Podejście, jakie należy zastosować: Zasadniczo w trakcie dziennego lub tygodniowego odpoczynku kierowca powinien mieć możliwość swobodnego dysponowania swoim czasem i nie powinien mieć obowiązku pozostawiania w zasięgu swojego pojazdu. W zasadzie przerwanie dziennego lub tygodniowego odpoczynku bądź przerwy stanowi naruszenie przepisów (chyba, że ma zastosowanie „przypadek promu lub pociągu” (art. 9 ust. 1). Jednak na terenie terminalu lub na parkingu może zdarzyć się nagła nieprzewidziana sytuacja lub nagła potrzeba wymagająca

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.).

przestawienia pojazdu.

Na terenie terminalu zazwyczaj jest kierowca (pracownik terminalu), który w razie konieczności może przestawić pojazd. Jeśli nie ma takiego pracownika, a przestawienie pojazdu jest nieuniknione ze względu na nadzwyczajne okoliczności, kierowca może przerwać swój odpoczynek jedynie na polecenie właściwego organu lub pracownika terminalu, upoważnionych do wydawania poleceń dotyczących przestawienia pojazdu.

W pozostałych miejscach (np. na parkingu, na przejściach granicznych i w razie nagłej potrzeby), jeśli występują obiektywne nagłe przyczyny, w związku z którymi pojazd musi zostać przestawiony lub jeśli policja lub inna władza (np.: strażak, organy administracji drogowej, celnik, itp.) wydadzą polecenie przestawienia pojazdu, kierowca musi przerwać swój odpoczynek lub przerwę na kilka minut i w takim przypadku nie powinien być ścigany za złamanie przepisów.

Jeśli pojawi się taka konieczność, organy kontrolne państw członkowskich muszą zastosować pewną tolerancję oceniając indywidualne przypadki.

Każdy przypadek przerwania odpoczynku lub przerwy musi zostać ręcznie zarejestrowany przez kierowcę oraz, w razie możliwości, potwierdzony przez właściwy organ, który wydał kierowcy polecenie przestawienia pojazdu.