

Łosice 19.02.2014

Materiały Szkoleniowe

*Czas pracy kierowców oraz naliczanie i wypłata wynagrodzenia
za pracę i innych świadczeń ze stosunku pracy*

Opracował: Eugeniusz Hańczyn



Program obejmuje następujące zagadnienia:

- czas pracy kierowców, a wypadki drogowe,
- podstawowe wymagania wynikające z przepisów o czasie pracy kierowców,
- naliczanie wynagrodzenia i innych świadczeń za pracę kierowców.

I. Czas pracy kierowców – podstawy prawne

Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. Nr 92, poz. 879) uchyliła ustawę z dnia 24 sierpnia 2001 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. Nr 123, poz. 1354 ze zmianami oraz z 2003 r. Nr 149, poz. 1452). I była wielokrotnie nowelizowana tj.

Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 176, poz. 1238 i Nr 192, poz. 1381, z 2008 r. Nr 218, poz. 1391, Nr 227, poz. 1505 i Nr 234, poz. 1574, z 2009 r. Nr 18, poz. 97, Nr 31, poz. 206, Nr 86, poz. 720 i Nr 98, poz. 817, z 2010 r. Nr 43, poz. 246, Nr 164, poz. 1107, Nr 225, poz. 1466, Nr 247, poz. 1652 i Nr 249, poz. 1656, z 2011 r. Nr 5, poz. 13, Nr 30, poz. 151, Nr 48, poz. 247, Nr 92, poz. 530, Nr 106, poz. 622, Nr 134, poz. 780, Nr 159, poz. 945, Nr 168, poz. 1005, Nr 227, poz. 1367 i Nr 244, poz. 1454 oraz z 2012 r. poz. 661.

Na dzień dzisiejszy obowiązuje następujący stan prawny:

1. Ustawa **o czasie pracy kierowców z 2004**, z późniejszymi zmianami w tym z 2013r, która uwzględnia postanowienia dyrektywy 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady Wspólnot Europejskich z dnia 11 marca 2002r. w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego.
2. Rozporządzenie **(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 zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85
3. Umowa europejska dot. pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe **(AETR)** sporządzoną w Genewie dnia 1 lipca 1970 r.

Zakres podmiotowy Ustawy z dnia 16.04.2004r.

Przepisy ustawy mają zastosowanie do *kierowców zatrudnionych na podstawie stosunku pracy oraz po zmianie w 2013 r. do wszystkich kierowców realizujących zadania przewozowe*

- **stosunek pracy** definiuje art. 22 § 1 Kodeks pracy, jako zobowiązanie wzajemne, którego treścią jest obowiązek pracownika wykonywania pracy określonego rodzaju na rzecz pracodawcy i pod jego kierownictwem oraz w miejscu i czasie wyznaczonym przez pracodawcę, a pracodawcy zatrudnianie pracownika za wynagrodzeniem.

- **treść stosunku pracy** – prawa i obowiązki podmiotów stosunku pracy.

- **podmioty stosunku pracy** – pracownik i pracodawca.

- **cechy stosunku pracy:**

- zasada osobistego świadczenia pracy,

- pracownik zobowiązuje się do wykonywania, a nie do wykonania pracy- ciągłość świadczenia pracy,
- pracownik nie odpowiada za wynik pracy, jest on zobowiązany do starannego działania,
- jest zobowiązaniem rodzajowym tzn. pracownik zobowiązuje się do wykonywania pracy określonego rodzaju,
- praca wykonywana jest pod kierownictwem,
- w miejscu i czasie wyznaczonym przez pracodawcę,
- jest zobowiązaniem odpłatnym.

Pracodawca w zakresie wykonywania przewozów drogowych:

pojęcia pracodawcy definiuje art. 3 Kodeksu pracy jako:

- jednostkę organizacyjną zatrudniającą pracowników mającą bądź nie, osobowość prawną,
- osoba fizyczna zatrudniająca pracowników.

- inne sposoby zatrudniania kierowców:

W praktyce spotyka się zatrudnienie na inne umowy np. umowy o dzieło, umowy-zlecenia, a także samozatrudnienie kierowców. Stałe zatrudnienie kierowców na umowy nazwane umowami śmieciowymi podlega ocenie organów kontrolnych. Podczas oceny przestrzegania przepisów przez inspektora pracy, bądź przez sądy pracy brane są pod uwagę w/w cechy stosunku pracy.

Odpowiedzialność za naruszenia przepisów

Problem zatrudnienia pracowników jest ważny w świetle planowanych działań związanych z ograniczeniem zatrudnienia na umowy - zlecenia lub umowy o dzieło t.z. umów śmieciowych. Wiąże się to z odpowiedzialnością za naruszenia przepisów i dotyczy kontroli:

Państwowej Inspekcji Pracy:

1. *Za stałe zatrudnienie kierowcy na umowy zlecenie lub o dzieło stanowi wykroczenie z art.281ust.1 Kodeksu pracy (kto zawiera umowę cywilnoprawną w warunkach, w których zgodnie z art.22 powinna być zawarta umowa o pracę), może być wszczęte postępowanie przeciwko prawom pracownika,*

2 W przypadku kontroli czasu kierowania samochodem, odpoczynków przez Państwową Inspekcję Pracy mogą być nakładane kary w postaci decyzji wydawane na pracodawcę, na podstawie ustawy o transporcie drogowym. Natomiast podczas kontroli prowadzonej przez Inspekcję Transportu Drogowego poza karami nakładanymi na pracodawcę za naruszenia przepisów mogą być nakładane mandaty karne na kierowców.

Zakres przedmiotowy ustawy z dnia 16.04.2004r.

1. czas pracy kierowców zatrudnionych na podstawie stosunku pracy, po zmianach obowiązuje wszystkich kierowców,.
2. obowiązki pracodawców w zakresie wykonywania przewozów drogowych,
3. zasady stosowania norm dot. okresów prowadzenia pojazdów, obowiązkowych przerw w prowadzeniu i gwarantowanych okresów odpoczynku określonych 17 Rozporządzeniem Rady (EWG) Nr 3820/85/EWG z dnia 20 grudnia 1985r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego dotyczące

okresów prowadzenia pojazdów obowiązkowych przerw w prowadzeniu i gwarantowanych okresów odpoczynku oraz Umową europejską dot. pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR) z dnia 1 lipca 1970r.

Podstawowe pojęcia związane z ustawą i czasem pracy.

Transport drogowy - krajowy transport drogowy lub międzynarodowy transport drogowy. Określenie to obejmuje również każdy przejazd drogowy wykonywany przez przedsiębiorcę pomocniczo w stosunku do podstawowej działalności gospodarczej, niespełniający warunków, o których mowa niżej tj.

niezarobkowy przewóz drogowy - przewóz na potrzeby własne - każdy przejazd pojazdu po drogach publicznych z pasażerami lub bez, załadowanego lub bez ładunku, przeznaczonego do nieodpłatnego krajowego i międzynarodowego przewozu drogowego osób lub rzeczy, wykonywany przez przedsiębiorcę pomocniczo w stosunku do jego podstawowej działalności gospodarczej, spełniający łącznie następujące warunki:

- a) pojazdy samochodowe używane do przewozu są prowadzone przez przedsiębiorcę lub jego pracowników,
- b) przedsiębiorca legitymuje się tytułem prawnym do dysponowania pojazdami samochodowymi,
- c) w przypadku przejazdu pojazdu załadowanego - rzeczy przewożone są własnością przedsiębiorcy lub zostały przez niego sprzedane, kupione, wynajęte, wdzierżawione, wyprodukowane, wydobyte, przetworzone lub naprawione albo celem przejazdu jest przewóz osób lub rzeczy z przedsiębiorstwa lub do przedsiębiorstwa na jego własne potrzeby, a także przewóz pracowników i ich rodzin,
- d) nie jest przewozem w ramach prowadzonej działalności gospodarczej w zakresie usług turystycznych,

Przewóz drogowy - oznacza każdą podróż, odbywaną na drogach publicznych przez pojazd, załadowany lub nie, służący do przewozu osób lub rzeczy.

Przewóz regularny – publiczny przewóz osób i ich bagażu:

- wykonywanego według rozkładu jazdy podanego przez przewoźnika drogowego do publicznej wiadomości poprzez ogłoszenie wywieszone na przystankach i dworcach autobusowych,
- podczas, którego wsiadanie i wysiadanie pasażerów odbywa się na przystankach określonych w rozkładach jazdy,
- w którym należność za przejazd jest pobierania zgodnie z cennikiem opłat podanym do publicznej wiadomości,
- wykonywany zgodnie z warunkami przewozu osób określonych w zezwoleniu.

Stanowisko pracy kierowcy:

- siedzibę pracodawcy, na rzecz którego kierowca wykonuje swoje obowiązki, oraz inne miejsce prowadzenia działalności przez pracodawcę, w szczególności filie, przedstawicielstwa i oddziały,
- pojazd, który kierowca prowadzi,
- każde inne miejsce, w którym kierowca wykonuje czynności związane z wykonywanymi przewozami.

Tydzień – okres pomiędzy godziną 00⁰⁰ w poniedziałek i godziną 24⁰⁰ w niedzielę.

Definicja doby - przez dobę należy rozumieć 24 kolejne godziny, poczynając od godziny, w której kierowca rozpoczyna pracę zgodnie z obowiązującym go rozkładem czasu pracy (art. 8 ustawy).

Czas pracy kierowcy

Uwaga : (*definicje i zapisy dotyczą ustawy o czasie pracy kierowców z 2004 r.*)

1, czas od rozpoczęcia do zakończenia pracy, która obejmuje wszystkie czynności związane z wykonywaniem przewozu drogowego, w szczególności:

- 1) prowadzenie pojazdu;
- 2) załadowywanie i rozładowywanie oraz nadzór nad załadunkiem i wyładunkiem;
- 3) nadzór oraz pomoc osobom wsiadającym i wysiadającym;
- 4) czynności spedycyjne;
- 5) obsługę codzienną pojazdów i przyczep;
- 6) inne prace podejmowane w celu wykonania zadania służbowego lub zapewnienia bezpieczeństwa osób, pojazdu i rzeczy;
- 7) niezbędne formalności administracyjne;
- 8) utrzymanie pojazdu w czystości.

2. Czasem pracy kierowcy jest również czas poza przyjętym rozkładem czasu pracy, w którym kierowca pozostaje na stanowisku pracy kierowcy w gotowości do wykonywania pracy, w szczególności podczas oczekiwania na załadunek lub rozładunek, których przewidywany czas trwania nie jest znany kierowcy przed wyjazdem albo przed rozpoczęciem danego okresu.

Do czasu pracy kierowcy wlicza się przerwę w pracy trwającą 15 minut, którą pracodawca jest obowiązany wprowadzić, jeżeli dobowy wymiar czasu pracy kierowcy wynosi co najmniej 6 godzin.

Do czasu pracy kierowcy nie wlicza się:

- 1) czasu dyżuru, jeżeli podczas dyżuru kierowca nie wykonywał pracy;
- 2) nieusprawiedliwionych postojów w czasie prowadzenia pojazdu;
- 3) dobowego nieprzerwanego odpoczynku;
- 4) przerwy w pracy, o której mowa w art. 16 ust. 1.

Dyżur

Czasem dyżuru jest czas, w którym:

- kierowca pozostaje poza normalnymi godzinami pracy w gotowości do wykonywania pracy wynikającej z umowy o pracę w zakładzie pracy lub w innym miejscu wyznaczonym przez pracodawcę.
- do czasu dyżuru zalicza się przerwy przeznaczone na odpoczynek, o których mowa w art. 13 i 28 (u.o.cz.p.k)
- w przypadku gdy pojazd jest prowadzony przez dwóch lub więcej kierowców, czas nieprzeznaczony na kierowanie pojazdem jest czasem dyżuru.

Czas dyżuru nie może być wliczany do przysługującego kierowcy dobowego nieprzerwanego odpoczynku. Wykorzystywanie dobowego odpoczynku w pojeździe w sposób określony w art. 14 ust. 1 nie może być traktowane jako czas dyżuru.

Okresy pozostawania do dyspozycji.

Oznaczają okresy, inne niż przerwy i czas odpoczynku, podczas których kierowca nie jest obowiązany pozostawać na stanowisku pracy kierowcy, będąc jednocześnie w gotowości do rozpoczęcia albo kontynuowania prowadzenia pojazdu albo wykonywania innej pracy. **Okresy pozostawania do dyspozycji obejmują w szczególności czas, w którym kierowca towarzyszy pojazdowi transportowanemu promem lub pociągiem, czas oczekiwania na przejściach granicznych oraz w związku z ograniczeniami w ruchu drogowym.**

Okresy pozostawania do dyspozycji poza rozkładem czasu pracy zalicza się do czasu dyżuru.

W przypadku gdy kierowca, do którego stosuje się zadaniowy czas pracy, nie wypracował dobowego wymiaru czasu pracy, okresy, o których mowa w art. 10 ust. 1, zalicza się do czasu pracy w wymiarze 8 godzin, a w pozostałym zakresie do czasu dyżuru.

Normy prowadzenia i przerwy przeznaczone na odpoczynek.

Wg ustawy o czasie pracy kierowców:

1. w wymiarze nie krótszym niż 30 minut - po sześciu kolejnych godzinach pracy kierowcy przysługuje przerwa przeznaczona na odpoczynek, w przypadku gdy liczba godzin pracy nie przekracza 9 godzin,

2. w wymiarze nie krótszym niż 45 minut, w przypadku gdy liczba godzin pracy wynosi więcej niż 9 godzin.

Przerwa może być dzielona na okresy krótsze trwające co najmniej 15 minut każdy, wykorzystywane w trakcie sześciogodzinnego czasu pracy lub bezpośrednio po tym okresie.

W/w przerwy oraz przerwy określone art. 28, ulegają skróceniu o przerwę 15 minutową która wliczana jest do czasu pracy.

3. W każdej dobie kierowcy przysługuje prawo do co najmniej 11 godzin nieprzerwanego odpoczynku. Dobowy odpoczynek może być wykorzystany w pojeździe, jeżeli pojazd znajduje się na postoju i jest wyposażony w miejsce do spania.

4. W każdym tygodniu kierowcy przysługuje prawo do co najmniej 35 godzin nieprzerwanego odpoczynku. Tygodniowy nieprzerwany odpoczynek obejmuje odpoczynek dobowy, o którym mowa wyżej przypadający w dniu, w którym kierowca rozpoczął odpoczynek tygodniowy.

Jeśli kierowca wykonuje przewóz drogowy, podczas którego obowiązują przepisy Rozporządzenia WE 561/2006 to:

1. po okresie prowadzenia pojazdu trwającym cztery i pół godziny kierowcy przysługuje przerwa trwająca 45 minut, chyba że kierowca rozpoczyna dzienny okres odpoczynku.

2. przerwę, o której mowa w ust.3 może zastąpić przerwa długości 15 minut, po której nastąpi przerwa długości 30 minut, rozłożone w czasie w taki sposób, aby zachować zgodność z przepisami.

3. w każdym 24 godzinnym okresie kierowca wykorzystuje co najmniej 11 godzin nieprzerwanego odpoczynku. Odpoczynek może być skrócony nie więcej niż do 9 godzin i nie częściej niż trzykrotnie w ciągu jednego tygodnia . Równoważny okres odpoczynku kierowca ma obowiązek wykorzystać przed upływem następnego tygodnia.

4. odpoczynek, o którym mowa w ust. 3, może być podzielony na dwie części , pierwsza z tych części powinna wynosić co najmniej 3 kolejne godziny , a druga co najmniej 9 godzin.

5. w przypadku prowadzenia pojazdu przez dwóch lub więcej kierowców każdy z nich wykorzystuje co najmniej 9 godzin nieprzerwanego odpoczynku w każdym 30 godzinnym okresie.

6. dzienny odpoczynek może być wykorzystany w pojeździe, jeżeli pojazd znajduje się na postoju i jest wyposażony w miejsce do spania.
7. w każdym tygodniu kierowca wykorzystuje odpoczynek regularny w wymiarze co najmniej 45 kolejnych godzin. Odpoczynek może być skrócony nie więcej niż do 24 kolejnych godzin.
8. tygodniowy nieprzerwany odpoczynek obejmuje dzienny odpoczynek przypadający w dniu, w którym kierowca rozpoczął odpoczynek tygodniowy.
9. tygodniowy okres odpoczynku rozpoczyna się nie później niż po zakończeniu sześciu okresów 24 godzinnych, licząc od końca poprzedniego tygodniowego okresu odpoczynku
10. okres odpoczynku niewykorzystany wskutek skrócenia, o którym mowa w ust. 1, kierowca powinien wykorzystać nie później niż przed upływem trzeciego tygodnia następującego po tygodniu, w którym odpoczynek został skrócony.
11. w ciągu dwóch kolejnych tygodni kierowca wykorzystuje dwa regularne odpoczynki tygodniowe lub jeden tygodniowy odpoczynek regularny i jeden skrócony.
12. tygodniowy czas prowadzenia pojazdu nie może przekraczać maksymalnej normy, odpowiadającej sześciu dobowym okresom prowadzenia – 56 godzin (4 x 9 godzin + 2 x 10 godzin) a tygodniowy czas pracy nie może przekraczać 60 godzin.

Tabela I. podsumowująca czas jazdy, przerw i odpoczynku kierowcy – wg R561

Czas jazdy dziennej

* norma	9 godzin
* wydłużony	Dozwolone do 10 godzin, dwa razy w tygodniu
Dopuszczalny czas jazdy	
* w tygodniu	Dozwolone aż do 56 godzin, (4x9+2x10=56) w odniesieniu do 6 okresów jazdy dziennej
* w czasie dwóch kolejnych tygodni	90 godzin (np. 56+34)
Maksymalny czas trwania	
nieprzerwanej jazdy	4 godziny 30 minut
Przerwy	co najmniej 45 minut lub co najmniej 15 minut + co najmniej 30 minut /przerwa dłuższa wymagana jako druga
Odpoczynek dzienny * norma	11 kolejnych godzin / 24 godziny – regularny odpoczynek
* skrócenie	9 kolejnych godzin, 3 razy w tygodniu – skrócony odpoczynek
* podzielenie	dozwolone : długość trwania odpoczynku jest zwiększona do 12 godzin w przypadku podzielenia na maksymalnie dwa okresy, z których pierwszy musi trwać minimum 3 godziny, a drugi 9 godzin
Odpoczynek dzienny (załoga)	9 kolejnych godzin w okresie 30 godzin
Odpoczynek dzienny (przejazd pociągiem lub promem)	dozwolona dwukrotna przerwa /max. 1 godzina/ w regularnym /11-godzinnym/ odpoczynku,
Odpoczynek tygodniowy	
* norma	na każde dwa tygodnie muszą przypadać dwa regularne okresy odpoczynku tygodniowego lub regularny i skrócony okres odpoczynku tygodniowego. 45 kolejnych godzin odpoczynku po max. 6 okresach jazdy dziennej
* skrócenie	dozwolone : Minimum 24 kolejne godziny rekompensata : jednorazowe odebranie przed końcem Trzeciego tygodnia po tygodniu, którego to dotyczy
Zapis czasu pracy wymagany do kontroli na drodze	Zapisy z każdego dnia w bieżącym tygodniu oraz z 28 poprzednich dni

SYSTEMY CZASU PRACY

I. Podstawowy system czasu pracy. (tzw. kodeksowy)

Czas pracy kierowcy nie może przekraczać 8 godzin na dobę i przeciętnie 40 godzin w przeciętnie pięciodniowym tygodniu pracy, w przyjętym okresie rozliczeniowym nieprzekraczającym 4 miesięcy, z zastrzeżeniem art. 15 ust. 1 i 3-5.(u.o cz.p.k)

Tygodniowy czas pracy kierowcy, łącznie z godzinami nadliczbowymi, nie może przekraczać przeciętnie 48 godzin w przyjętym okresie rozliczeniowym nieprzekraczającym 4 miesięcy.

Tygodniowy czas pracy, o którym mowa w art. 12 ust. 1, może być przedłużony do 60 godzin, jeżeli średni tygodniowy czas pracy nie przekroczy 48 godzin w przyjętym okresie rozliczeniowym nieprzekraczającym 4 miesięcy.

Wymiar czasu pracy określony w art. 12 ust. 1 i 2 obowiązuje także kierowcę zatrudnionego u więcej niż jednego pracodawcy.

Rozkłady czasu pracy kierowcy wykonującego przewóz regularny osób są ustalane na okresy nie krótsze niż 2 tygodnie, z zastrzeżeniem art. 19.

Uwaga:

- kierowcy przysługuje 15 minutowa płatna przerwa na spożycie posiłku, wliczana do czasu pracy,
- doba to 24 kolejne godziny, począwszy od godziny, w której kierowca rozpoczyna pracę.

II. System równoważnego czasu pracy.

System równoważnego czasu pracy jest określony w art. 135 Kodeksu pracy, który stanowi, że jeżeli jest to uzasadnione rodzajem pracy lub jej organizacją, może być stosowany system równoważnego czasu pracy, w którym jest dopuszczalne przedłużenie dobowego wymiaru czasu pracy, nie więcej jednak niż do 12 godzin, w okresie rozliczeniowym nieprzekraczającym 1 miesiąca. Przedłużony dobowy wymiar czasu pracy jest równoważony krótszym dobowym wymiarem czasu pracy w niektórych dniach lub dniami wolnymi od pracy.

Okres rozliczeniowy nie powinien być dłuższy niż 1 miesiąc, z poniższymi zastrzeżeniami:

- w szczególnie uzasadnionych przypadkach okres rozliczeniowy może być przedłużony, nie więcej jednak niż do 3 miesięcy.
- przy pracach uzależnionych od pory roku lub warunków atmosferycznych okres rozliczeniowy może być przedłużony, nie więcej jednak niż do 4 miesięcy.

W tym systemie również obowiązuje:

- * 40 godzinna norma czasu pracy w okresie rozliczeniowym,
- * praca ponad 12 godzin jest pracą w godzinach nadliczbowych.
- * obowiązuje pięciodniowy czas pracy

III. System przerywanego czasu pracy.

Do kierowców zatrudnionych w transporcie drogowym może być stosowany system przerywanego czasu pracy:

- w szczególnie uzasadnionych przypadkach, np. przy oczekiwaniu na zadanie powrotne podczas regularnego przewozu osób ,
- według z góry ustalonego rozkładu, przewidującego nie więcej niż jedną przerwę w pracy w ciągu doby, trwającą nie dłużej niż 5 godzin.

W przypadku gdy kierowca wykonuje przewozy regularne, przerwa może trwać nie dłużej niż 6 godzin, jeżeli dobowy wymiar czasu pracy nie przekracza 7 godzin.

Za czas w/w przerwy kierowcy przysługuje prawo do wynagrodzenia w wysokości połowy wynagrodzenia, o którym mowa w art. 9 ust. 5,

Podczas przerwy kierowca może swobodnie dysponować swoim czasem.

Przy ustalaniu rozkładu czasu pracy w systemie przerywanego czasu pracy stosuje się przepisy dotyczące przerw przeznaczonych na odpoczynek, chyba że przerwa przewidziana w ustalonym rozkładzie czasu pracy następuje nie później niż po upływie okresu, po którym kierowcy przysługuje przerwa przeznaczona na odpoczynek.

System przerywanego czasu pracy może być stosowany również w przypadku wykonywania niezarobkowego przewozu drogowego - przewozu na potrzeby własne w rozumieniu ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.

IV. Zadaniowy system czasu pracy.

Do kierowców zatrudnionych w transporcie drogowym może być stosowany zadaniowy czas pracy:

- w przypadkach uzasadnionych rodzajem wykonywanych przewozów lub ich szczególną organizacją,
- zadania przewozowe ustala pracodawca w takim wymiarze, aby mogły być wykonane w ramach czasu pracy określonego w art. 11 oraz z uwzględnieniem przepisów dotyczących przerw przeznaczonych na odpoczynek i okresów odpoczynku.

Rozkład czasu pracy w okresie wykonywania danego zadania przewozowego ustala kierowca.

Uwaga:

Spotyka się również inne systemy czasu pracy i sposoby naliczania wynagrodzenia za pracę np. prowizyjny.

- W tym systemie określa się minimalne wynagrodzenie wynikające z obowiązujących przepisów.
- Ustala się dodatkowy składnik wynagrodzenia obejmujący % dochodu, w zależności od wykonanego zadania przewozowego.

Uwaga : w warunkach wynagradzania można uwzględnić ryczałt za pracę w godz. nadliczbowych, nocnych oraz za dyżur.

Uwaga: art. 26 ustawy o czasie pracy kierowców:

Warunki wynagradzania kierowców nie mogą przewidywać składników wynagrodzenia, których wysokość jest uzależniona od liczby przejechanych kilometrów lub ilości przewiezionego ładunku, jeżeli ich stosowanie mogłoby zagrażać bezpieczeństwu na drogach lub zachęcać do naruszania przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006.

Systemy i rozkłady czasu pracy oraz przyjęte okresy rozliczeniowe czasu pracy ustala się:

- w układzie zbiorowym pracy lub

- w regulaminie pracy albo
- w obwieszczeniu, jeżeli pracodawca nie jest objęty układem zbiorowym pracy lub nie jest obowiązany do ustalenia regulaminu pracy.

Pracodawca, u którego nie działa zakładowa organizacja związkowa, a także pracodawca, u którego zakładowa organizacja związkowa nie wyraża zgody na ustalenie lub zmianę systemów i rozkładów czasu pracy oraz okresów rozliczeniowych czasu pracy, może stosować okresy rozliczeniowe określone w art. 15 ust. 3-5 - po uprzednim zawiadomieniu właściwego inspektora pracy.

System przerywanego czasu pracy, o którym mowa w art. 16, wprowadza się w układzie zbiorowym pracy lub w regulaminie pracy, a u pracodawcy, u którego nie działa zakładowa organizacja związkowa - w umowie o pracę.

W uzasadnionych przypadkach w ramach systemu równoważnego czasu pracy, o którym mowa w art. 15, dopuszcza się stosowanie przerywanego czasu pracy określonego w art. 16, według z góry ustalonego rozkładu czasu pracy oraz z uwzględnieniem przepisów o obowiązkowym dobowym odpoczynku; rozkład czasu pracy powinien obejmować okres co najmniej miesiąca.

Praca w godzinach nadliczbowych.

Praca wykonywana ponad obowiązujące pracownika:

- normy czasu pracy,
- a także praca wykonywana ponad dobowy przedłużony wymiar czasu pracy, wynikający z obowiązującego kierowcę systemu i rozkładu czasu pracy, stanowi pracę w godzinach nadliczbowych.

Praca w godzinach nadliczbowych jest dopuszczalna w razie:

- sytuacji i zdarzeń wymagających od kierowcy podjęcia działań dla ochrony życia lub zdrowia ludzkiego oraz mienia albo usunięcia awarii;
- szczególnych potrzeb pracodawcy.

Liczba godzin nadliczbowych przepracowanych przez kierowcę w związku ze szczególnymi potrzebami pracodawcy nie może przekroczyć 260 godzin w roku kalendarzowym.

W układzie zbiorowym pracy lub w regulaminie pracy albo w umowie o pracę, jeżeli pracodawca nie jest objęty układem zbiorowym pracy lub nie jest obowiązany do ustalenia regulaminu pracy, można ustalić inną liczbę niż 260 godzin nadliczbowych w roku kalendarzowym.

W przypadku gdy praca jest wykonywana w porze nocnej przez co najmniej 4 godziny, czas pracy kierowcy nie może przekraczać 10 godzin w danej dobie.

W zakresie norm określających czas pracy, obowiązkowe przerwy przeznaczone na odpoczynek w czasie dnia pracy oraz odpoczynek dobowy i tygodniowy, układy zbiorowe pracy mogą przewidywać wyższe normy minimalne oraz niższe normy maksymalne, niż przewiduje to ustawa.

Naliczanie wynagrodzenia za pracę w godzinach nadliczbowych.

- W zamian za pracę w godzinach nadliczbowych pracownikowi przysługuje normalne wynagrodzenie wraz z dodatkiem/kami w wysokości 50% lub 100% wynagrodzenie w zależności od tego, kiedy przypada praca w godzinach nadliczbowych.

Przy ustalaniu wysokości dodatków należy pamiętać, że pracownikowi przysługuje:

- 50% dodatek za pracę w godzinach nadliczbowych przypadających w dni powszednie (art.151 par.1 Kp)
- za przekroczenie średniotygodniowej normy czasu przysługuje dodatek w wysokości 100%

100% dodatek za pracę w godzinach nadliczbowych przypadających:

- w nocy,
- w niedziele i święta nie będące dla pracownika dniami pracy, zgodnie z obowiązującym go rozkładem czasu pracy,
- w dniu wolnym od pracy udzielonym pracownikowi w zamian za pracę niedzielę lub święto, zgodnie z obowiązującym go rozkładem czasu pracy
- 50% dodatek za pracę w godzinach nadliczbowych przypadających w dni powszednie (art.151 par.1 Kp)
- za przekroczenie średniotygodniowej normy czasu przysługuje dodatek w wysokości 100%

Wynagrodzenie za czas dyżuru:

Za czas dyżuru, w którym kierowca pozostaje poza normalnymi godzinami pracy w gotowości do wykonywania pracy wynikającej z umowy o pracę w zakładzie pracy lub w innym miejscu wyznaczonym przez pracodawcę, z wyjątkiem dyżuru pełnionego w domu, kierowcy przysługuje:

- czas wolny od pracy w wymiarze odpowiadającym długości dyżuru, a w razie braku możliwości udzielenia czasu wolnego
- wynagrodzenie wynikające z jego osobistego zaszeregowania, określonego stawką godzinową lub miesięczną, a jeżeli taki składnik wynagrodzenia nie został wyodrębniony przy określaniu warunków wynagradzania - 60 % wynagrodzenia.

Za czas dyżuru, o którym mowa w art. 9 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 art. 9 ust. 5. Czas wolny za dyżur powinien być udzielony w okresie rozliczeniowym ustalonym przez pracodawcę zgodnie z postanowieniami ustawy o czasie pracy kierowców.

Ochrona wynagrodzenia za pracę.

1.Wynagrodzenie za pracę podlega szczególnej ochronie, w tym w zakresie dokonywania potrąceń. Z wynagrodzenia za pracę można dokonywać potrąceń bez zgody pracownika należności wynikające z postanowień art.87 Kodeksu pracy, np. pobrane zaliczki, kary pieniężne, świadczenia alimentacyjne. Przepisy jednoznacznie regulują kwoty wolne od potrąceń.

2.Z wynagrodzenia za pracę nie można dokonywać bez zgody pracownika, potrąceń za nadmierne zużycie paliwa tj. przepały i inne braki . W uzasadnionych przypadkach pracodawca może obciążyć kierowcę notą zobowiązującą do wpłacenia określonych kwot do kasy pracodawcy, a w przypadku odmowy skierować sprawę na drogę postępowania sądowego.

Czas pracy kierowców, a błędy w operowaniu selektorem tachografu i naliczaniu wynagrodzenia za pracę – omówienie przykładów zawartych w prezentacji.

W prezentacji podano przykłady wadliwego operowania selektorem tachografu, w tym np. pozostawienie tachografu na pozycji inna praca, dyżuru itp. w czasie wykonywania przez kierowcę odpoczynku dziennego

Naliczanie należności z tytułu podróży służbowych:

Art. 77⁵. § 1 Kp . Pracownikowi wykonującemu na polecenie pracodawcy zadanie służbowe poza miejscowością, w której znajduje się siedziba pracodawcy, lub poza stałym miejscem pracy przysługują należności na pokrycie kosztów związanych z podróżą służbową.(Kodeks pracy)

- § 3. Warunki wypłacania należności z tytułu podróży służbowej pracownikowi zatrudnionemu u innego pracodawcy niż wymieniony w § 2 określa się w układzie zbiorowym pracy lub w regulaminie wynagradzania albo w umowie o pracę, jeżeli pracodawca nie jest objęty układem zbiorowym pracy lub nie jest obowiązany do ustalenia regulaminu wynagradzania.
- § 4. Postanowienia układu zbiorowego pracy, regulaminu wynagradzania lub umowy o pracę nie mogą ustalać diety za dobę podróży służbowej na obszarze kraju oraz poza granicami kraju w wysokości niższej niż dieta z tytułu podróży służbowej na obszarze kraju określona dla pracownika, o którym mowa w §2

Uwaga: na sprzeczne wyroki sądów i stanowiskach np.

- w wyroku z dnia 1.04.2011 (Pk234/10) Sąd Najwyższy orzekł, że umożliwienie kierowcy spania w samochodzie nie stanowi zapewnienia bezpłatnego noclegu....
- stanowisko Komisji Prawnej Głównego Inspektoratu Pracy z dnia 12 września 2013 r. w sprawie prawa kierowcy samochodu ciężarowego, który wykonywał odpoczynek dzienny i skrócony odpoczynek tygodniowy w pojeździe wyposażonym w odpowiednie miejsce do spania, do ryczału za nocleg: „ nie przysługuje”

Wybrane zagadnienia wynikające z obowiązujących przepisów:

Po wprowadzeniu zmian wynikających z Rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 29 stycznia 2013 r. w sprawie należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej Dz. U. z 2013 r. poz. 167 poniżej przedstawione zostały:

Należności – delegacja „krajowa”

- Dieta – 15 zł za podróż trwającą od 8 do 12 godzin, 30 zł za każdą dobę, 15 zł za każdą rozpoczętą dobę do 8 godz.
30 zł za każdą rozpoczętą dobę powyżej 8 godz.
Kwotę diety zmniejsza się o koszt zapewnionego bezpłatnego wyżywienia: śniadanie 25% diety, obiad 50%, kolacja 25%
- Zwrot kosztów przejazdu.
- Zwrot kosztów noclegu. Ryczałt za nocleg 45 zł, gdy pracownikowi nie zapewniono noclegu. *Przysługuje, gdy nocleg trwał co najmniej 6 godzin pomiędzy 21 a godz. 7. Nie przysługuje za czas przejazdu.*

- Zwrot kosztów dojazdu środkami komunikacji miejskiej 6 zł za każdą rozpoczętą dobę pobytu w podróży.
- Inne wydatki związane z podróżą są zwracane na podstawie przedstawionych rachunków.

Należności – delegacja „zagraniczna”

- Dieta – wysokość za dobę podróży w poszczególnych państwach określona jest w załączniku do rozporządzenia. Dieta przysługuje w wysokości obowiązującej dla docelowego państwa podróży
- Dieta w pełnej wysokości przysługuje za każdą dobę podróży,
 - 1/3 diety przysługuje za niepełną dobę do 8 godzin
 - 50% diety przysługuje za niepełną dobę ponad 8 do 12 godz. (pełna dieta powyżej 12 godzin)
 - 25% diety przysługuje pracownikowi, który otrzymuje za granicą bezpłatne całodzienne wyżywienie.

* Dieta ulega pomniejszeniu o: 15% gdy pracownikowi zapewniono śniadanie, o 30% gdy pracownikowi zapewniono obiad, o 30% gdy pracownikowi zapewniono kolację.

- Zwrot kosztów przejazdu.
- Zwrot kosztów noclegu. (limit kosztów określono w załączniku) W razie nieprzedłożenia rachunku za nocleg przysługuje 25% limitu) Ryczałt nie przysługuje za czas przejazdu.
- Zwrot kosztów dojazdu środkami komunikacji miejscowej – ryczałt w wysokości jednej diety na pokrycie kosztów dojazdów z dworca i do dworca kolejowego, autobusowego,
- * Ryczałt w wysokości 10% diety za każdą rozpoczętą dobę na pokrycie kosztów dojazdu środkami komunikacji miejscowej.

* Zwrot kosztu innych wydatków określonych przez pracodawcę odpowiednio do uzasadnionych potrzeb.

UWAGA: W czasie szkolenia przedstawione zostaną przykładowe wyliczenia wynagrodzenie za pracę w różnych systemach czasu pracy oraz wnioski wynikające z wyliczeń.

Odpowiedzialność za naruszanie przepisów:

W przypadku stwierdzenia naruszenia przepisów dotyczących pracowników np.

1. w przypadku zaniżania, bądź nie wypłacenia wynagrodzenia za pracę lub innego świadczenia pracownikowi może być wszczęte postępowania przeciwko prawom pracownika z art.282 Kodeksu pracy

2, w przypadku stwierdzenia naruszenia innych przepisów dotyczących pracowników np.. zatrudnienia prze kolejne 4 niedziele, przepisów o urlopach wypoczynkowych, może być wszczęte postępowanie o wykroczenia z Kodeksu pracy.

3 po stwierdzeniu uporczywego łamania praw pracowniczych, w tym np., nierealizowania zaleceń Państwowej Inspekcji Pracy, może być skierowany wniosek o ukaranie do sądu lub może być zastosowane doniesienie do prokuratury.

Obowiązki pracodawcy

Pracodawca jest obowiązany:

- poinformować kierowców o obowiązujących ich przepisach z zakresu czasu pracy, w sposób przyjęty u danego pracodawcy oraz
- uzyskać od kierowcy oświadczenie na piśmie o wymiarze zatrudnienia albo o niepozostawaniu w zatrudnieniu u innego pracodawcy.

Ewidencję czasu pracy, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. - Kodeks pracy, pracodawca prowadzi dla kierowców, niezależnie od stosowanego systemu czasu pracy i sposobu wynagradzania za godziny nadliczbowe i za pracę w porze nocnej, w rozliczeniu dobowym, tygodniowym i przyjętym okresie rozliczeniowym. Ewidencja powinna wypełniać wymagania wynikające z art.25 ustawy o czasie pracy kierowców (np. wykresówki, pliki z kart kierowców)

Ewidencję czasu pracy pracodawca udostępnia kierowcy na jego wniosek.

Warunki wynagradzania kierowców nie mogą przewidywać składników wynagrodzenia, których wysokość jest uzależniona od liczby przejechanych kilometrów lub ilości przewiezionego ładunku, jeżeli ich stosowanie wpłynęłoby na pogorszenie bezpieczeństwa jazdy.

Zmiany w obowiązujących przepisach (podczas szkolenia przedstawione zostały w prezentacji dot. czasu pracy kierowców)

Zmiany ustawy o czasie pracy kierowców od 1.01.2012r.(Dz.U. Nr.244, poz.1454 z 2011 r.)

1. Pora nocna – art. 2 pkt. 6 ustawy.

Okres czterech godzin pomiędzy godziną 00.00 i godziną 7.00; definicję pory nocnej zawartą w tym przepisie stosuje się wyłącznie do celów ustalania czasu pracy.

Art. 21 ustawy.

W przypadku gdy praca jest wykonywana w porze nocnej, czas pracy kierowcy nie może przekraczać 10 godzin **w danej dobie**.

2. Art. 8 ust. 1 ustawy.

Dla celów rozliczania czasu pracy i ustalania uprawnienia do wynagrodzenia za pracę w godzinach nadliczbowych, przez dobę należy rozumieć 24 kolejne godziny, poczynając od godziny, w której kierowca rozpoczyna pracę zgodnie z obowiązującym go rozkładem czasu pracy.

3. Indywidualny rozkład czasu pracy

(art. 8 ust. 2 ustawy)

Indywidualny rozkład czasu pracy pracownika ustalany przez pracodawcę może przewidywać różne godziny rozpoczęcia i kończenia pracy; w takim przypadku ponowne wykonywanie pracy przez pracownika w tej samej dobie nie stanowi pracy w godzinach nadliczbowych.

4. Indywidualny rozkład czasu pracy

(art. 8 ust. 3 ustawy)

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.

Zastosowanie rozkładu czasu pracy, wskazanego w **ust. 1**, nie może naruszać prawa pracownika do odpoczynków, o których mowa w art. 14.

Art. 14 ustawy

11 godzinny dobowy odpoczynek

35 godzinny tygodniowy odpoczynek

(Rozkładów czasu pracy nie ustala się dla kierowcy wykonującego przewóz rzeczy lub okazjonalny przewóz osób)

5. Art. 15 ust. 1 ustawy.

Do kierowców wykonujących **przewóz drogowy** mogą być stosowane rozkłady czasu pracy, w których jest dopuszczalne przedłużenie wymiaru czasu pracy do 12 godzin na dobę – w ramach systemu równoważnego czasu pracy.

6. Art. 24 pkt. 2 ustawy

Pracodawca jest obowiązany uzyskać od kierowcy oświadczenie na piśmie:

- o wymiarze zatrudnienia albo o niepozostawaniu w zatrudnieniu u innego pracodawcy,
- o przeciętnej tygodniowej liczbie godzin wykonywanych przewozów drogowych lub innych czynności, na innej podstawie niż stosunek pracy, albo o ich niewykonywaniu.

7. Art. 25 ust. 1 ustawy – ewidencja czasu

Pracodawca prowadzi ewidencję czasu pracy kierowców w formie:

- zapisów na wykresówkach,
- wydruków danych z karty kierowcy i tachografu cyfrowego,
- plików pobranych z karty kierowcy i tachografu cyfrowego,
- innych dokumentów potwierdzających czas pracy i rodzaj wykonywanej czynności, **lub** rejestrów opracowanych na podstawie dokumentów, o których mowa w pkt. 1-4.
- **Art. 25 ust. 1a ustawy – ewidencja czasu**
- W stosunku do pracowników objętych zadaniowym czasem pracy oraz pracowników otrzymujących ryczałt za godziny nadliczbowe lub ryczałt za porę nocną, nie ewidencjonuje się godzin pracy.

8. Art. 25 ust. 1b ustawy – ewidencja czasu

Pracodawcy, którzy prowadzą ewidencję w formie wskazanej w ust. 1, lub których dotyczy ust. 1a, zobowiązani są do prowadzenia indywidualnych kart ewidencji nieobecności pracownika w pracy z podziałem na rodzaj i wymiar.

9. Art. 25 ust. 2 ustawy - ewidencja czasu

Ewidencję czasu pracy, o której mowa w **ust. 1**, pracodawca:

- udostępnia kierowcy na jego wniosek,
- przechowuje przez okres 3 lat po zakończeniu okresu nią objętego.

Ustawa z dnia 16 września 2011 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym i niektórych innych ustaw. (Dz.U.2011 Nr.244, poz.1454)

1. Art. 1 ust 2 - odpowiedzialność za naruszenie obowiązków lub warunków przewozu drogowego:
 - a) podmiotów wykonujących przewóz drogowy lub inne czynności związane z tym przewozem,
 - b) kierowców,
 - c) osób zarządzających transportem,
 - d) innych osób wykonujących czynności związane z przewozem drogowym.
2. „Art 16a. 1. W razie cofnięcia licencji lub jej wygaśnięcia przedsiębiorca ma obowiązek przechowywać i udostępniać osobom uprawnionym do kontroli, dokumenty i inne nośniki informacji wymagane przepisami, o których mowa w art. 4 pkt 22, przez okres jednego roku począwszy od dnia, w którym przestał wykonywać transport drogowy.
Przepis ust. 1 stosuje się odpowiednio do:
 - przedsiębiorcy, na którego przeniesione zostały uprawnienia z licencji w trybie, o którym mowa w art. 13 ust.
 - przedsiębiorcy albo osoby fizycznej, którzy posiadali licencję i zaprzestali wykonywania działalności gospodarczej lub wykonywania przewozu drogowego.”;
3. „Art. 33a. W razie zaprzestania wykonywania działalności gospodarczej lub wykonywania przewozu drogowego, podmiot, o którym mowa w art. 33 ust. 1 lub ust. 2 pkt 1 i 2, ma obowiązek przechowywać i udostępniać osobom uprawnionym do kontroli, dokumenty i inne nośniki informacji wymagane przepisami, o których mowa w art. 4 pkt 22, przez okres jednego roku począwszy od dnia, w którym przestał wykonywać przewóz drogowy.”;

Art. 92. 1. Kierujący wykonujący przewóz drogowy z naruszeniem obowiązków lub warunków przewozu drogowego, podlega karze grzywny w wysokości do 2.000 złotych.

4. Wykaz naruszeń, o których mowa w ust.1, oraz wysokości grzywien za poszczególne naruszenia określa załącznik nr 1 do ustawy.

„Odpowiedzialność kierowców i innych osób ma być odpowiedzialnością ponoszoną wyłącznie za czyny zawinione (wina umyślna lub nieumyślna) w odróżnieniu od dotychczasowej odpowiedzialności przedsiębiorców ponoszonej na podstawie tzw. winy obiektywnej, gdzie dla nałożenia sankcji wystarczyło w zasadzie samo stwierdzenie

naruszenia bez badania związku pomiędzy naruszeniem a zachowaniem przedsiębiorcy. Tym samym kierowcy i inne osoby otrzymują odpowiednie gwarancje prawno-materialne i procesowe, uniemożliwiające ukaranie ich za czyny niezawinione, leżące po stronie pracodawcy lub innych osób. Do tych gwarancji należy m.in. „prawo do sądu”, który zbada sprawę nie tylko pod kątem zgodności z prawem (tak, jak ma to miejsce w postępowaniu przed sądem administracyjnym), ale także pod kątem weryfikacji i ustalenia okoliczności faktycznych stanowiących przesłanki do ukarania lub uniewinnienia osoby obwinionej.”

Osoba zarządzająca przedsiębiorstwem lub osoba zarządzająca transportem w przedsiębiorstwie, o której mowa w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiającego wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylającego dyrektywę Rady 96/26/WE, a także każda inna osoba wykonująca czynności związane z przewozem drogowym, która naruszyła obowiązki lub warunki przewozu drogowego albo dopuściła, chociażby nieumyślnie, do powstania takich naruszeń, podlega karze grzywny w wysokości do 2.000 złotych.

- 1) spedytor,
- 2) nadawca,
- 3) odbiorca,
- 4) załadowca,
- 5) organizator wycieczki,
- 6) organizator transportu,
- 7) operator publicznego transportu zbiorowego

Wykaz naruszeń, o których mowa w ust. 3, oraz wysokości grzywien za poszczególne naruszenia określa załącznik nr 2 do ustawy.

Orzekanie w sprawie nałożenia grzywny, o której mowa w ust. 1 i 3, następuje w trybie określonym w Kodeksie postępowania w sprawach o wykroczenia.

UWAGA!:

Przepisy ust. 1 i 3 stosuje się również w przypadku ujawnienia naruszenia obowiązków lub warunków przewozu drogowego popełnionego za granicą, chyba że sprawca wykaże, iż za naruszenie została już nałożona kara.

W ustawie z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia, art. 96 § 1a otrzymał następujące brzmienie:

„§ 1a. W postępowaniu mandatowym, w sprawach:

- 1) w których oskarżycielem publicznym jest właściwy organ Państwowej Inspekcji Pracy,
- 2) naruszeń przestrzegania obowiązków lub warunków przewozu drogowego wymienionych w załączniku nr 1 i 2 do ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874, z późn. zm.^[16]), w których oskarżycielem publicznym jest właściwy organ Inspekcji Transportu Drogowego lub Policji – można nałożyć grzywnę w wysokości do 2.000 zł.”

- Wykaz naruszeń obowiązków lub warunków przewozu drogowego popełnionych przez kierującego oraz wysokości grzywien za poszczególne naruszenia określony został w załączniku nr 1 do UTD. Załącznik ten zawiera łącznie 35 naruszeń, w tym 14 podstawowych grup naruszeń, z których 3 dzielą się na inne naruszenia. Każdemu z naruszeń przypisana jest grzywna w wysokości od 50 zł do 2000 zł.

- Oznacza to, że za każde naruszenie popełnione przez kierującego pojazdem, jeżeli przypisana mu zostanie odpowiedzialność, inspektor Inspekcji Transportu Drogowego może w trybie mandatu karnego nałożyć na kierowcę grzywnę w wysokości zgodnej z załącznikiem nr 1 do UTD.
- Kierujący, który popełnił naruszenie z lp. 1 załącznika nr 1 do UTD (nie okazał wypisu z licencji, wypisu z zezwolenia lub innego wymaganego w związku z przewozem drogowym dokumentu, o którym mowa w art. 87 UTD) i jednocześnie naruszenie z lp. 13.1 załącznika do UTD (wykonywał przewóz drogowy pojazdem wyposażonym w urządzenie rejestrujące lub w cyfrowe urządzenie rejestrujące, do którego podłączone zostało niedozwolone urządzenie dodatkowe wpływające na niewłaściwe funkcjonowanie urządzenia rejestrującego) powinien otrzymać mandat w wysokości 500 zł i mandat w wysokości 2000 zł.
- Jeżeli jednak kierujący odmówi przyjęcia mandatu karnego, wówczas należy wystąpić do sądu z wnioskiem o ukaranie takiego kierowcy (por. art. 99 Kodeksu postępowania w sprawach o wykroczenia).

Regulacje prawne i przypadki zwalniające pracodawców i przedsiębiorców z odpowiedzialności za naruszanie przepisów o czasie pracy:

- * Art. 92c. 1. **Nie wszczyna się postępowania w sprawie nałożenia kary pieniężnej, o której mowa w art. 92a ust. 1, na podmiot wykonujący przewóz drogowy lub inne czynności związane z tym przewozem, a postępowanie wszczęte w tej sprawie umarza się, jeżeli:**
 - * 1) okoliczności sprawy i dowody wskazują, że podmiot wykonujący przewozy lub inne czynności związane z przewozem nie miał wpływu na powstanie naruszenia, a naruszenie nastąpiło wskutek zdarzeń i okoliczności, których podmiot nie mógł przewidzieć, lub
 - * 2) za stwierdzone naruszenie na podmiot wykonujący przewozy została nałożona kara przez inny uprawniony organ.
- * 2. Przepisy ust. 1 pkt 2 stosuje się odpowiednio w przypadku nałożenia kary przez uprawniony zagraniczny organ.”;
- * **Okoliczności sprawy i dowody wskazują, że podmiot wykonujący przewozy lub inne czynności związane z przewozem nie miał wpływu na powstanie naruszenia - czyli powtórzenie dotychczasowego art. 92a ust. 4 utd,**
- * **a (czyli element warunkowy) naruszenie nastąpiło wskutek zdarzeń i okoliczności, których podmiot nie mógł przewidzieć - czyli treść dotychczasowego art. 93 ust. 7 utd!**

Zatem dla zastosowania tej normy prawnej niezbędne jest zaistnienie obydwu przesłanek łącznie!

Potwierdzenie stanowi cyt. z uzasadnienia projektu nowelizacji:

„Ponadto zaproponowano rozszerzenie dotychczasowych przesłanek ekskulpujących (gdy podmiot wykonujący przewozy lub inne czynności związane z przewozem nie miał wpływu na powstanie naruszenia, i nie mógł go przewidzieć) ...”

- * **Okoliczności sprawy i dowody wskazują, że podmiot wykonujący przewozy lub inne czynności związane z przewozem nie miał wpływu na powstanie naruszenia - czyli powtórzenie dotychczasowego art. 92a ust. 4 utd,**
- * **a (czyli element warunkowy) naruszenie nastąpiło wskutek zdarzeń i okoliczności, których podmiot nie mógł przewidzieć - czyli treść dotychczasowego art. 93 ust. 7 utd!**

Tymczasem:

Dotychczasowy art. 93 ust. 7 u.t.d. nie może być odnoszony do przypadków, gdy naruszenie przepisów jest wynikiem działania lub zaniechania samego przedsiębiorcy lub osób, którymi posługuje się przy prowadzeniu działalności, gdyż świadczy to o nieprawidłowej organizacji pracy przedsiębiorstwa! (zob. wyrok NSA z dnia 17 listopada 2010 r. sygn. akt II GSK 976/09)

- * Nie ulega więc wątpliwości, że jest to przepis wyjątkowy, odnoszący się do wyjątkowych sytuacji i to takich, których doświadczony i profesjonalny podmiot wykonujący przewóz drogowy, przy zachowaniu najwyższej staranności i przezorności nie był w stanie przewidzieć.”
- * Sprawą przedsiębiorcy (przewoźnika) jest zawarcie takich umów i obmyślenie takich organizacyjnych rozwiązań, które będą dyscyplinować osoby wykonujące na jego rzecz usługi kierowania pojazdem. Trybunał zauważył także, że akceptacja poglądu przeciwnego prowadziłyby do trudnych do zaakceptowania skutków, tj. przerzucenia odpowiedzialności za prowadzenie działalności gospodarczej, w jej najbardziej ryzykownym wymiarze, z przedsiębiorcy na jego kierowców.

(zob. wyrok NSA z dnia 17 listopada 2010 r. sygn. akt II GSK 976/09)

WNIOSKI

1. Na podstawie przykładów i różnic w naliczaniu wynagrodzenie przedstawionych w prezentacji, proponuję rozważenie wprowadzenia ryczałtów za pracę w godzinach nadliczbowych za pracę w porze nocnej oraz za czas dyżuru.
2. Proponuję rozważenie wprowadzenia ryczałtów za noclegi w kabinach kierowców. W tym przypadku konieczna jest przecież zwrot kosztów np. korzystania z urządzeń higienicznych, prania pościeli itp.

Opracował: Eugeniusz Hańczyn