



**MINISTER
INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA**

Warszawa, dnia 31 października 2016 r.

DTD-V-054-3/HK/2016

Esod:

Pan
Jerzy Polaczek
Poseł na Sejm RP

Stanowczy Panie Posle

Nawiązując do załączonego do Pana pisma wniosku Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Kierowców i Motorniczych zawierającego propozycje zmian przepisów dotyczących warunków pracy kierowców i motorniczych komunikacji miejskiej przedstawiam stanowisko resortu w tej sprawie.

Pierwsza propozycja zmiany ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców dotyczy określenia maksymalnego dziennego wymiaru czasu pracy kierowców wykonujących przewozy regularne, których trasa nie przekracza 50 km. Zdaniem Związku Zawodowego Kierowców i Motorniczych (ZZKiM) dzienny czas pracy tych kierowców nie może przekroczyć 9 godzin.

Zgodnie z art. 11 ust. 1 i art. 12 ust. 2 ustawy o czasie pracy kierowców dobowy wymiar czasu pracy kierowców, łącznie z godzinami nadliczbowymi, może obejmować od 8 do 12 godzin, z tym że w przyjętym okresie rozliczeniowym nieprzekraczającym 4 miesięcy wymiar ten nie może przekraczać 8 godzin.

Zatem propozycja ZZKiM zmierza w kierunku takiego ograniczenia czasu pracy, aby łącznie z godzinami nadliczbowymi czas ten nie przekroczył 9 godzin. Przyjęcie takiej zmiany wiązałoby się z koniecznością nowelizacji art. 31a ust. 1 ww. ustawy określającego wymiar dziennego czasu prowadzenia pojazdu i skrócenia tego czasu z 10 do 9 godzin, w tym celu, aby wymiar czasu prowadzenia pojazdu nie był dłuższy od dopuszczalnego wymiaru czasu pracy.

ZZKiM motywuje opisaną propozycję nieprzestrzeganiem przez pracodawców obowiązujących przepisów, co skutkuje przemęczeniem kierowców i zagrożeniem dla bezpieczeństwa ruchu.

Wydaje się, że propozycja ta zasługuje na rozważenie. Czas pracy kierowców, w tym czas prowadzenia pojazdu, kierowców wykonujących przewozy regularne, których trasa nie przekracza 50 km nie jest kontrolowany za pomocą tachografu, tak jak to ma miejsce w innych przewozach, i tym samym stwarza nieuczciwym pracodawcom możliwość naruszania przepisów. Propozycje te wymagają jednak szerokich konsultacji publicznych.

Druga i trzecia propozycja dotyczą zmiany art. 31 b ustawy o czasie pracy kierowców w taki sposób, aby przysługująca półgodzinna lub 45-minutowa przerwa w prowadzeniu pojazdu mogła być odebrana pomiędzy drugą a szóstą godziną łącznego czasu prowadzenia pojazdu, a ponadto żeby ta przerwa mogła być dzielona na okresy trwające co najmniej 15 min.

ZZKiM uzasadnia tę propozycję w taki sposób, że pracodawcy udzielają wymienionych wyżej przerw przed rozpoczęciem pracy przez kierowcę, co powoduje, że przerwa ta nie spełnia roli, dla której jest udzielana.

Zgodnie z art. 31b ustawy o czasie pracy kierowców półgodzinna lub 45-minutowa przerwa w prowadzeniu pojazdu przysługuje kierowcy przed upływem 6 godzin łącznego dziennego czasu prowadzenia pojazdu i może ona być dzielona na okresy krótsze, które są wykorzystywane w czasie prowadzenia pojazdu zgodnie z obowiązującym kierowcę rozkładem jazdy, pod warunkiem że jedna z przerw trwa co najmniej 15 minut. Oznacza to, że pozostałe przerwy mogą być krótsze niż 15 min, czyli inaczej niż u pozostałych kierowców, których przerwy muszą trwać co najmniej 15 min, a w przypadku kierowców wykonujących przewozy podlegające rozporządzeniu (WE) nr 561/2006 lub umowie AETR po okresie prowadzenia pojazdu trwającym cztery i pół godziny kierowcy przysługuje ciągła przerwa trwająca co najmniej czterdzieści pięć minut, którą może zastąpić przerwa długości co najmniej 15 minut, po której nastąpi przerwa długości co najmniej 30 minut, rozłożone w czasie w taki sposób, aby były odebrane przed następnym okresem prowadzenia pojazdu.

Wydaje się, że propozycje ZZKiM zasługują na rozważenie. Kilkuminutowe przerwy w pracy nie gwarantują odpoczynku; są również zbyt krótkie by spożyć posiłek. Nie wydaje się natomiast zasadne określanie, że przerwa lub przerwy powinny być odebrane pomiędzy drugą a szóstą godziną łącznego czasu prowadzenia pojazdu, lecz dostosować je do potrzeb, pod warunkiem, że przerwa nie może być odebrana przed rozpoczęciem lub po zakończeniu dziennego czasu prowadzenia pojazdu. Podobnie jak pierwsza propozycja zmiany ustawy, propozycje 2 i 3 wymagają szerokich konsultacji publicznych.

Czwarta propozycja ZZKiM przewiduje dodanie w rozdziale 4a ustawy o czasie pracy kierowców przepisu zabraniającego uzależniania wynagrodzenia kierowcy od liczby przejechanych kilometrów lub liczby przewiezionych osób. W tym przypadku należałoby rozważyć czy obowiązujący art. 26 ustawy o czasie pracy kierowców jest wystarczający dla spełnienia tego warunku. Wprawdzie nie stanowi nic o liczbie przewiezionych osób ale odnosi się do liczby przejechanych kilometrów.

Piąty postulat dotyczy wprowadzenia obowiązku stosowania tachografów w pojazdach komunikacji miejskiej i z racji swego znaczenia i konsekwencji, jakie spowodowałby taki obowiązek, także finansowych, powinien być przedmiotem dyskusji wszystkich zainteresowanych stron.

W Ministerstwie planuje się w tym roku zorganizowanie spotkania pracodawców (przewoźników) i organizacji zawodowych kierowców w celu omówienia spraw socjalnych w transporcie, w tym wszystkich propozycji poruszonych w wystąpieniu Związku Zawodowego Kierowców i Motorniczych, a także wypracowania możliwego dla obydwu stron kompromisu, który będzie podstawą do zmiany prawa.

Podpis
Podpisanie
MINISTRA
INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA
Szmil
Szmil
a17 Statu