

FORUM ZWIĄZKÓW ZAWODOWYCH

Branża Transportu Drogowego i Municypalnego

Warszawa, dnia 30 marca 2017 roku

**Forum Związków Zawodowych
Trójstronny Zespół ds.
Transportu Drogowego**

**Szanowny Pan
Jerzy Szmit
Podsekretarz Stanu
Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa**

Dla Pana Tadeusza Kucharskiego

„NSZZ Solidarność”

Szanowny Panie Ministrze

Przedstawiamy propozycje zmian zawarte w piśmie **DTD.5.4410.11.6.2017.AK** z marca 2017r. do projektu ustawy o zmianie ustawy o czasie pracy kierowców oraz o zmianie ustawy o transporcie drogowym.

Do ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 roku o czasie pracy kierowców

**Forum Związków Zawodowych
Trójstronny Zespół do spraw
Transportu Drogowego
wnosi następujące zmiany:**

1) w art. 11 wykreślić ust. 2a

Uzasadnienie:

Wykreślenie ust. 2a jest niezbędne, aby było to zgodne z propozycją Ministerstwa uchylecia-wykreślenia w art. 15 ust. 6.

2) w art. 22 otrzymuje brzmienie:

00-379 WARSZAWA
UL. SMULIKOWSKIEGO 6/8
POLAND

1

Tel. +48 22/628 73 75
fax. +48 22/628 73 75
<http://www.fzz.org.pl>
e-mail: biuro@fzz.org.pl

KRS: 0000087470
REGON: 093043340
NIP: 554-24-77-994
KREDYT BANK S.A.
Oddział Bydgoszcz
Nr: 47 1500 1360 1213 6005 1090 0000

„art. 22. Przepisy art. 12 ust. 2 i 3, art. 13, art. 21 oraz art. 24 pkt 2 nie mają zastosowania do kierowców prowadzących pojazdy wymienione w art. 29 ustawy, w art. 3 lit. b-i rozporządzenia (WE) nr 561/2006 oraz w art. 2 ust. 2 lit. a-b i d-k Umowy AETR.”

3) w art. 31a ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Dzienny czas prowadzenia pojazdu od zakończenia jednego dziennego okresu odpoczynku do rozpoczęcia następnego dziennego okresu odpoczynku lub między dziennym okresem odpoczynku a tygodniowym okresem odpoczynku nie może przekroczyć 8,5 godzin.”

Uzasadnienie:

Dodając art. 31aa, w którym określa się maksymalny czas pracy do 10 godzin niezbędnym jest skrócenie maksymalnego czasu prowadzenia pojazdu z 10 godzin do 8,5 godziny, ponieważ inne czynności będące czasem pracy kierowcy oraz obowiązkowe przerwy razem stanowią 10 godzin.

4) w art. 31a ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Tygodniowy łączny czas prowadzenia pojazdu nie może przekraczać 51 godzin, a w ciągu dwóch kolejnych tygodni 90 godzin.”

5) w art. 31b ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Kierowcy przysługuje przerwa przeznaczona na odpoczynek w wymiarze nie krótszym niż 35 minut, w przypadku, gdy łączny czas prowadzenia pojazdu wynosi od 6 do 8 godzin, oraz w wymiarze nie krótszym niż 55 minut w przypadku, gdy łączny czas prowadzenia pojazdu przekracza 8 godzin. Przerwa ta przysługuje kierowcy przed upływem 4,5 godzin łącznego dziennego prowadzenia pojazdu. Przerwa nie może się odbyć wcześniej jak po 2 godzinach prowadzenia pojazdu.

6) w art. 31b ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Przerwy, o których mowa w ust. 1 mogą być dzielone na okresy krótsze trwające, co najmniej 15 minut każda, które są wykorzystywane w czasie prowadzenia pojazdu zgodnie z obowiązującym kierowcy rozkładem jazdy.

Uzasadnienie:

Jeśli zostanie skrócony czas pracy kierowców do 10 godzin zgodnie z art. 31a to należy skrócić czas prowadzenia pojazdu do 8,5 godziny, aby był czas na czynności OC przed wyjazdem i po zjeździe, a także na odbycie przerw określonych w art. 6 i art. 31b.

FORUM ZWIĄZKÓW ZAWODOWYCH

Branża Transportu Drogowego i Municypalnego

Kierowcy wykonujący przewozy drogowe objęci są szeregiem regulacji i wytycznych w szczególności w zakresie przepisów socjalnych dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, przerw i odpoczynków. W przepisach ustawy o czasie pracy kierowców zauważono dyskryminację określonej grupy kierowców. Powyższe dysproporcje znajdują się w art. 22, który wyklucza kierujących autobusami na liniach regularnych do 50 km z obowiązku udzielania im przerw, o których mowa w art. 13. Ponadto należy wskazać, iż w przewozie drogowym zastosowanie mają równoległe dwie definicje pory nocnej. Pierwsza wynikająca z kodeksu pracy obejmująca wszystkich pracowników stosowana do określenia wysokości wynagrodzenia oraz druga zawarta w ustawie o czasie pracy kierowców określająca dobowy wymiar czasu pracy. Ustawodawca wykluczył jednak kierowców wykonujących przewozy drogowe w ramach komunikacji miejskiej do 50 km ze stosowania właśnie tej drugiej regulacji.

Należy zauważyć, iż zgodnie z art. 15 Rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 **„Państwa Członkowskie zapewniają objęcie kierowców pojazdów, używanych do przewozu osób w ramach przewozów regularnych, których trasa nie przekracza 50 km przepisami krajowymi zapewniającymi odpowiednią ochronę w zakresie dopuszczalnego czasu prowadzenia pojazdu oraz obowiązkowych przerw i okresów odpoczynku.**

W art. 11 Rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006r. 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 **państwo członkowskie zachęcane jest do stosowania dłuższych minimalnych przerw i okresów odpoczynków lub krótszego maksymalnego czasu prowadzenia pojazdu** niż ustanowione w art. 6–9 w przypadku przewozów drogowych w całości na jego terytorium.

Niestety poprzednia ekipa rządząca PO i PSL nie kierowała się tym zaleceniem UE tylko poszła w maksymalne okresy prowadzenia pojazdu większe jak dla pozostałych kierowców w transporcie drogowym. Tak samo postąpiono z minimalnymi przerwami i okresami odpoczynku. Skrócono je poniżej obowiązującej normy dotyczącej innych kierowców niż do 50 km tzn. przewóz rzeczy, komunikacja międzymiastowa i międzynarodowa. **Polski ustawodawca w stosunku do kierowców komunikacji miejskiej ustanowił przepisy najgorsze, jakie można wymyślić dla kierowców**, zastosował bardziej wyczerpujące warunki dotyczące czasu prowadzenia pojazdu oraz sposobu odbierania przerw, co w środowisku kierowców i reprezentujących ich związków zawodowych wzbudza ogromne

00-379 WARSZAWA
UL. SMULIKOWSKIEGO 6/8
POLAND

Tel. +48 22/628 73 75
fax. +48 22/628 73 75
<http://www.fzz.org.pl>
e-mail: biuro@fzz.org.pl

KRS: 0000087470
REGON: 093043340
NIP: 554-24-77-994
KREDYT BANK S.A.
Oddział Bydgoszcz
Nr: 47 1500 1360 1213 6005 1090 0000

niezadowolenie i rozgoryczenie. Należy wziąć pod uwagę, że kierowcy do 50 km pracują zazwyczaj w komunikacji miejskiej w wielkomiejskim ruchu, gdzie mają, na co dzień do czynienia z korkami ulicznymi, zatorami a także kierują napełnionymi do granic możliwości autobusami, gdzie na odcinku od jednego przystanku krańcowego do drugiego następuje wielokrotna wymiana pasażerów. To powoduje, że ci kierowcy muszą być niezwykle czujni i pod koniec dnia pracy są bardzo wyczerpani. Obecny system czasu prowadzenia pojazdu oraz odpoczynki i przerwy nie pozwalają na zregenerowanie ich sił fizycznych i psychicznych. Różnica polega między innymi na tym, iż tygodniowy czas prowadzenia pojazdu w komunikacji miejskiej wynosi 60 godzin, podczas gdy pozostałą grupę kierowców obowiązuje 56 godzinny tygodniowy czas prowadzenia pojazdu. To samo dotyczy dziennego okresu prowadzenia pojazdu, gdzie różnica polega na tym, że kierowca w komunikacji miejskiej może prowadzić przez 10 godzin dziennie, podczas gdy czas jazdy dziennej pozostałych kierowców wynosi 9 godzin dziennie (tylko 2 razy w tygodniu 10 godzin).

W zakresie norm czasu skrócenie dobowego okresu prowadzenia pojazdu do 8,5 godzin oraz skrócenie tygodniowego łącznego czasu prowadzenia pojazdu do 51 godzin przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym oraz do poprawy warunków socjalnych kierowców zatrudnionych w transporcie publicznym. Powyższa zmiana wpłynie również pozytywnie na stan zdrowia kierowców i wydłużenie ich przydatności do zawodu oraz będzie zgodna z propozycją skrócenia dobowego czasu pracy kierowców zatrudnionych w komunikacji miejskiej do 10 godzin.

Do ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.

Forum Związków Zawodowych

Trójstronny Zespół do spraw

Transportu Drogowego

wnosi następujące zmiany:

W art. 92:

a) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. W przypadku, gdy podczas jednej kontroli drogowej stwierdzono, że kierujący dopuścił się kilku naruszeń w rozumieniu art. 9 § 2 Kodeksu wykroczeń, które zagrożone są karą grzywny o łącznej wartości przekraczającej kwotę 2000 zł, nakłada się karę grzywny w wysokości 2000 zł”;

b) po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:

„3a. W przypadku, gdy podczas jednej kontroli stwierdzono, że osoba, o której mowa w ust. 3, dopuściła się kilku naruszeń w rozumieniu art. 9 § 2 Kodeksu wykroczeń, które zagrożone są karą grzywny o łącznej wartości przekraczającej kwotę 2000 zł, nakłada się karę grzywny w wysokości 2000 zł”;

Uzasadnienie:

Ustawą z dnia 16 września 2011r.- o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2011 r., nr 244 poz. 1454) wprowadzone zostały do obiegu prawnego niekorzystne w stosunku do kierowców wykonujących przewóz drogowy oraz osób zarządzających transportem przepisy. Do ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2013r., poz. 1414, z późn. zm.) wprowadzono art. 92 ust. 1, który mówi, że kierujący wykonujący przewóz drogowy z naruszeniem obowiązków lub warunków przewozu drogowego podlega karze grzywny w wysokości do 2000 złotych oraz art. 92 ust. 3 osoba zarządzająca przedsiębiorstwem lub osoba zarządzająca transportem w przedsiębiorstwie, o której mowa w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009, 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 2000 złotych. Zgodnie z art. 92 ust. 2 i 4 wykaz naruszeń oraz wysokości grzywien za poszczególne naruszenia określają załączniki: nr 1 w stosunku do kierowców i nr 2 dla zarządzających transportem. Równolegle dodano art. 96 § 1a ust. 2 Kodeksu postępowania w sprawach o wykroczenia (Dz. U. z 2013r., poz. 395) w treści: „w postępowaniu mandatowym, w sprawach: 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, w których oskarżycielem publicznym jest właściwy organ Inspekcji Transportu Drogowego lub Policji można nałożyć grzywnę w wysokości do 2000 zł.” Zmiany te doprowadziły do tego, iż kierowcy wykonujący przewóz drogowy oraz osoby zarządzające transportem w przedsiębiorstwach karani mogą być nieograniczoną liczbą mandatów na nieograniczoną przepisami kwotę. Wskazane powyżej przepisy nie posiadają rozstrzygnięcia jak w przypadku art. 96 § 1 Kodeksu postępowania w sprawach o wykroczenia, który mówi, że: „w postępowaniu mandatowym można nałożyć grzywnę w wysokości do 500 zł, a w przypadku, o którym mowa w art. 9 § 1 Kodeksu wykroczeń – do 1000 zł.” W art. 9 § 1 ustawy kodeks wykroczeń ustanowiono, że jeżeli czyn wyczerpuje znamiona wykroczeń określonych w dwóch lub więcej przepisach ustawy, stosuje się przepis przewidujący najsurowszą karę, co nie stoi na przeszkodzie w orzeczeniu środków karnych na podstawie innych naruszonych przepisów, zaś w § 2 przywołanej ustawy wskazano, że jeżeli jednocześnie orzeka się o ukaraniu za dwa lub więcej wykroczeń, wymierza się łącznie karę w granicach zagrożenia określoną w przepisie przewidującym najsurowszą karę, co nie stoi na przeszkodzie orzeczeniu środków karnych na podstawie innych naruszonych przepisów. Zatem powyższe nie znajduje odzwierciedlenia w postępowaniu mandatowym, gdyż w tego rodzaju postępowaniu funkcjonariusz organu kontrolnego grzywnę nakłada a nie orzeka (orzekać w sprawach o wykroczenia mogą jedynie sądy). Dlatego też w przypadku zbiegu

00-379 WARSZAWA
UL. SMULIKOWSKIEGO 6/8
POLAND

Tel. +48 22/628 73 75
fax. +48 22/628 73 75
<http://www.fzz.org.pl>
e-mail: biuro@fzz.org.pl

KRS: 0000087470
REGON: 093043340
NIP: 554-24-77-994
KREDYT BANK S.A.
Oddział Bydgoszcz
Nr: 47 1500 1360 1213 6005 1090 0000

wykroczeń Policja oraz Inspekcja Transportu Drogowego nałoży tyle mandatów, ile stwierdzi wykroczeń określonych w załącznikach nr 1 oraz nr 2 do ustawy o transporcie drogowym. Stanowi to pewnego rodzaju absurd prawny polegający na tym, iż w określonych przypadkach (zbiegu wykroczeń oraz woli przyjęcia mandatów karnych przez sprawcę czynów zabronionych) funkcjonariusze Policji oraz Inspekcji Transportu Drogowego mogą wymierzać kary wyższe aniżeli sądy.

W obecnie obowiązującym zapisie artykułu 92 ust. 1 oraz ust. 3 ustawy o transporcie drogowym brak jest jakichkolwiek hamulców do określania wysokości kary nakładanej w postępowaniu mandatowym na kierowcę i zarządzającego transportem w przedsiębiorstwie przez uprawnione organy państwowe.

Dodatkowo należy podkreślić, iż w przypadku, kiedy organ kontrolny ujawni szereg rażących naruszeń zasad wykonywania przewozu drogowego np. czas pracy kierowcy, stosowanie urządzeń rejestrujących oraz posiadania wymaganych dokumentów, kara nałożona na kierowcę lub zarządzającego transportem może przewyższyć karę, którą otrzyma zatrudniający ich przedsiębiorca. Notabene temu drugiemu ustawodawca zagwarantował dodatkowo ochronę w postaci przepisów art. 92a, 92b i 92c ustawy o transporcie drogowym. Za sprawą przedstawicieli oraz ekspertów branży transportu drogowego Forum Związków Zawodowych skierowane zostały wnioski o podjęcie inicjatywy ustawodawczej w przedstawionym zakresie do Sejmowej Komisji Infrastruktury oraz Ministerstwa Infrastruktury i rozwoju. Uzyskując pozytywne opinie zaproponowana poprawka została zaimplementowana do projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy o systemie tachografów cyfrowych z dnia 7 kwietnia 2015r., gdzie na etapie konsultacji publicznych oraz uzgodnień międzyresortowych uzyskała akceptację przedstawicieli pracodawców oraz Ministerstwa Sprawiedliwości. Bez wprowadzenia do systemu odpowiednich przepisów regulujących górną granicę grzywny w postępowaniu mandatowym kryzys na rynku kierowców zawodowych będzie się w dalszym ciągu pogłębiał. To samo w przyszłości dotknie osoby mające zarządzać operacjami transportowymi w przedsiębiorstwach. Kara, jaką zagrożone są te dwie grupy pracownicze może przewyższyć wielokrotnie ich miesięczne dochody, co bezpośrednio wpłynie na pogorszenie się ich warunków socjalno-bytowych.

Do pozostałych przepisów występujących w projekcie ustawy o zmianie ustawy o czasie pracy kierowców oraz o zmianie ustawy o transporcie drogowym nie wnosimy uwag.

**Forum Związków Zawodowych
Trójstronny Zespół do spraw
Transportu Drogowego**

Stanisław Taube