Kierowcy miejskich autobusów nie mają gwarancji należytego odpoczynku między kursami

Kategoria: Komunikacja i Transport
Opublikowano: sobota, 22, wrzesień 2018 12:00
Sylwia Cyrankiewicz-Gortyńska
Odsłony: 1028

Prawo nie uwzględnia korków, zmian organizacji ruchu, wypadków czy awarii pojazdów. Często wymusza to na kierowcach jazdę bez przerw dla nadrobienia opóźnień rozkładu jazdy. Według Rzecznika Praw Obywatelskich potrzebna jest zmiana przepisów, która zapewni możliwość faktycznego korzystania z obowiązkowych przerw, określonych także przez prawo europejskie.

RPO Adam Bodnar wystąpił w tej sprawie do Głównego Inspektora Transportu Drogowego oraz do Głównego Inspektora Pracy.

Chodzi o praktyczne trudności z zagwarantowaniem należytego wymiaru przerw na odpoczynek kierowcom transportu miejskiego, wykonującym przewozy regularne, których trasa nie przekracza 50 km. Określa je ustawa z 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców. Przysługuje im przerwa nie krótsza niż 30 minut (gdy łączny czas prowadzenia pojazdu wynosi od 6 do 8 godz. dziennie) oraz 45 minut (gdy czas ten przekracza 8 godz.). Przerwy te mogą być dzielone na okresy krótsze, wykorzystywane zgodnie z rozkładem jazdy, pod warunkiem że jedna z nich trwa co najmniej 15 minut.

Według ustawy rozkłady jazdy powinny umożliwiać kierowcom wykorzystanie przerw. Ustawa nie reguluje jednak minimalnej długości poszczególnych przerw ani ich dopuszczalnej liczby. Może to oznaczać krótkie, kilkuminutowe przerwy międzykursowe. Zgodnie ze stanowiskiem Głównego Inspektoratu Pracy takiemu kierowcy-pracownikowi przysługuje jedna przerwa 15-minutowa oraz jedna przerwa 30- lub 45-minutowa. Z uwagi na to, że przerwy mogą być dzielone na krótsze, z których co najmniej jedna ma mieć nie mniej niż 15 minut, kierowcy-pracownikowi przysługują co najmniej dwie przerwy obejmujące nie mniej niż 15 minut oraz przerwa - odpowiednio - do 30 lub do 45 minut.

W praktyce regulacje te nie zapewniają kierowcom przerw gwarantowanych w ustawie**.** Dzieje się tak dlatego, że ustawodawca nie dostrzegł występowania znacznych utrudnień w komunikacji miejskiej, związanych z zatorami ulicznymi, zmianami organizacji ruchu wskutek budowy lub remontu dróg, wypadkami drogowymi, awariami pojazdów itp. **Wymusza to często na kierowcach jazdę bez przerwy w celu nadrobienia opóźnień w stosunku do założonego rozkładu jazdy.**

Ze skarg kierowanych do RPO wynika, że **sprawa nie jest objęta ani kontrolą Państwowej Inspekcji Pracy, ani Inspekcji Transportu Drogowego**. Obowiązujący system ewidencji czasu pracy kierowcy nie przewiduje bowiem wpisów dotyczących wyjazdu na trasę oraz czasu przyjazdu na przystanek końcowy. Ponadto wątpliwości może budzić sama możliwość uznawania przerw międzykursowych na pętlach za przerwy w pracy, skoro kierowca pozostaje w autobusie udostępnionym pasażerom.

Pogląd taki potwierdził Główny Inspektor Pracy w stanowisku Departamentu Prawnego z 7 listopada 2008 r. Uznano, że przerwa jest okresem, w którego trakcie kierowca nie świadczy pracy, chociaż może on zostać zaliczony do czasu pracy.

Aby uniknąć trudności z odpowiednim zatrudnieniem kierowców wykonujących przewozy miejskie i podmiejskie, **większość przewoźników uznaje przerwy w prowadzeniu pojazdów za czas pracy** - podkreśla RPO.

Jego zdaniem **nie eliminuje to jednak naruszeń przepisów co do obowiązkowych przerw na odpoczynek w prowadzeniu pojazdów, które mają istotne znaczenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, a także wymiar socjalny**. - Wymaga to, moim zdaniem, odpowiedniej zmiany regulacji ustawowej, która zapewni możliwość faktycznego korzystania z przerw przez kierowców wykonujących

Phoca PDF

przewozy regularne, w pełnej zgodzie z zasadami stosowania norm dotyczących okresów prowadzenia pojazdów, obowiązkowych przerw w prowadzeniu i gwarantowanych okresów odpoczynku, określonych rozporządzeniem (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 z Umową europejską dotyczącą pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR), sporządzoną w Genewie dnia 1 lipca 1970 r. - napisał Adam Bodnar.

O ocenę odpowiednich przepisów, na podstawie wyników kontroli czasu pracy kierowców, Rzecznik poprosił Głównego Inspektora Transportu Drogowego oraz Głównego Inspektora Pracy.

Źródło: RPO

Phoca PDF