Małgorzata Zofia
Staszewska



Пам'ятка для роботодавця

Час праці водіїв

МАЛҐОЖАТА ЗОФІЯ СТАШЕВСКА

ЧАС ПРАЦІ ВОДІЇВ

(Видання п’яте, оновлене)

Варшава 2019

Актуалізація тексту
Вальдемар Адаметз

Редакційна розробка
Моніка Колітовска-Сокул
Ізабелла Добжаньска

Проект обкладинки
Дорота Зайонц

Типографська розробка та верстка
Паула Булєр

Юридичний стан: травень 2018 r.
Copyright © Państwowa Inspekcja Pracy – Державна інспекція праці

ДЕРЖАВНА ІНСПЕКЦІЯ ПРАЦІ
ГОЛОВНА ІНСПЕКЦІЯ ПРАЦІ
ВАРШАВА 2019
www.pip.gov.pl

ЗМІСТ

I. Час роботи водіїв, працевлаштованих на підставі трудових відносин **5**

1. Час праці **5**
2. Норма часу праці **9**
3. Перерви та відпочинок водія **11**
4. Чергування **13**
5. Системи і розклади часу праці **15**
6. Робота у надурочні години **20**
7. Робота в нічний час **22**
8. Робота в неділю та святкові дні **23**
9. Робота в неробочий день **24**

II. Обов'язки роботодавця в рамках транспортних перевезень **25**

III. Періоди керування транспортними засобами на маршрутах, що не перевищують 50 км **29**

IV. Час роботи водіїв, які не перебувають у трудових відносинах **32**

V. Службові поїздки **37**

VI. Словник основних понять **42**

VII. Основні законодавчі акти **44**

I. ЧАС РОБОТИ ВОДІЇВ, ПРАЦЕВЛАШТОВАНИХ НА ПІДСТАВІ ТРУДОВИХ ВІДНОСИН

1. Час праці

До часу праці водія враховуються періоди від початку до закінчення роботи, які не зараховуються до чергувань. Праця водія охоплює всі види діяльності, пов'язані з виконанням дорожніх перевезень автомобільним транспортом, зокрема:

1. **Керування транспортним засобом** – ця дія чітко визначається на підставі даних з диску тахографа або може бути перевірена з використанням даних цифрового тахографа. Складніше у випадку малих, не обладнаних тахографами транспортних засобів, та сьогодні на допомогу приходять все більш популярні системи GPS, які дають точну картину їзди. Монтаж систем GPS часто зустрічається з супротивом водіїв, оскільки система запобігає анонімному використанню автомобіля, однак роботодавець має право встановлювати таку систему і вимагати від водія використовувати транспортний засіб лише для виконання робочих завдань.
2. **Завантаження і розвантаження та нагляд за завантаженням і розвантаженням** – вантажні операції не завжди виконуються водіями, однак, при деяких експедиційних операціях водій повинен самостійно займатись завантаженням і розвантаженням. Якщо водій самостійно виконує завантажувальні роботи і навіть якщо він лише здійснює нагляд за завантаженням, то відрізок часу, протягом якого виконуються такі роботи, також вважається робочим часом, хоча як правило, в цей відрізок часу водій встановлює селектор у режимі „відпочинок". Якщо роботодавцю відомо, що водій займається завантаженням, і не дивлячись на це, при обліку годин праці час цей реєструється як відпочинок, то в цьому випадку працедавець подає завідомо неправдиву інформацію.

3. **Нагляд та допомога пасажирам при посадці до транспортного засобу та при їх висадці** – це стосується лише пасажирських перевезень. У цьому випадку невідповідне переключення селектора водієм також може бути проблемою при обліку годин праці.

A. Експедиційні дії – ці заходи включають цілий комплекс заходів, пов'язаних з процедурами, що вимагаються експедиторськими компаніями. Найчастіше, однак, це формальності, пов'язані з перевіркою завантажених товарів, передачею та одержанням документів стосовно транспортованих товарів. В сучасних умовах водій має можливість все частіше відправляти зіскановані в транспортному засобі транспортні документи за допомогою електронних систем безпосередньо роботодавцю. Така робота також буде зараховуватись до експедиційної діяльності. Слід пам'ятати, що в більшості таких випадків селектор тахографів встановлений у режимі „відпочинку", проте, у разі виникнення спору щодо обліку годин праці, відносно легко можна перевірити факт виконання водієм експедиційної роботи, оскільки переважна більшість транспортних документів містить дату та годину їх роздруку.

B. Щоденне обслуговування транспортних засобів та причепів – у великих компаніях цей вид діяльності здійснюється водіями все рідше. Однак у малих і середніх підприємствах все ще існує потреба у виконанні таких робіт водіями. Слід пам'ятати, що в будь-якому випадку, коли водій виконує таку роботу, вона повинна бути зарахована до робочого часу. Такий вид роботи, в основному, не передбачає перемикання селектора водієм на позицію „інші роботи", тому при обліку годин праці такі періоди необхідно включати до робочого часу водія. Такого роду роботи зазвичай виконуються до початку перевезення та після його закінчення.

C. Інша робота, що виконується водієм при виконанні службового завдання або забезпечення безпеки людей, транспортного засобу та речей – ця сфера діяльності дуже широка і включає такі заходи, як:

1. нагляд за транспортним засобом,
2. заправка транспортного засобу,
3. заміна колеса або лампочки,
4. участь водія в контролюванні дорожнього руху,
5. участь водія в рятувальних діях у дорожньо-транспортних пригодах.

D. Необхідні адміністративні формальності – вони включають усі види діяльності водія, пов'язані з організацією поїздки та його звітом про виконану роботу

після повернення. Сюди слід включити документи стосовно працевлаштування, що подаються водієм. Ці заходи відбуватимуться переважно в офісі роботодавця, таким чином, адміністративними формальностями будуть вважатися, зокрема:

1. одержання авансу перед виїздом,
2. одержання розпорядження на службовий виїзд (відрядження),
3. повернення транспортних документів роботодавцю,
4. повернення діаграмних стрічок,
5. пред'явлення карти водія для зчитування даних,
6. взаєморозрахунок після відрядження,
7. подання заяви про відпустку,
8. одержання трудового договору,
9. участь у розмовах з роботодавцем або керівництвом,
10. одержання винагороди за працю.

Виконання вищезгаданих дій практично ніколи не реєструється водієм як «інші види роботи», однак роботодавець повинен враховувати ці дії в робочий час водія.

E. Утримання автомобіля в чистоті – роботи, що включають в себе миття або прибирання автомобіля, виконуються водієм щораз рідше. Часто ці роботи виконують кваліфіковані зовнішні фірми, однак, якщо водій виконує такі роботи самостійно, цей період слід вважати робочим часом водія. У цей період селектор тахографа повинен знаходитись в положенні „інші роботи".

Час роботи водія – це також час поза прийнятим робочим графіком, коли водій залишається на роботі в стані готовності до виконання робіт, зокрема, під час очікування на завантаження або розвантаження, тривалість яких не завжди можна передбачити перед відправленням або до початку даного періоду.

До часу роботи водія зараховується 15-хвилинна перерва (час прийому їжі), яку роботодавець зобов'язаний ввести, якщо щоденний робочий час водія складає не менше 6 годин. Право на 15-хвилинну перерву пов'язане з фактичним робочим часом у певний день. Роботодавець не зобов'язаний вводити більшу кількість перерв, якщо щоденний робочий час перевищує 6 годин.

Приклад:

Працівник працює в еквівалентній системі обліку робочого часу. В деякі дні тижня він працює 10 або 12 годин, а в деякі – 4 години.

Право на 15-хвилинну перерву пов'язане з фактичним робочим часом у певний день. У наведеному прикладі працівник має право на одну 15-хвилинну перерву того дня, коли він працює 10 або 12 годин. У свою чергу, того дня, коли він працює 4 години, перерва не передбачена.

Згідно з трудовим законодавством час праці водія також включає в себе багато інших періодів, наприклад:

- Час простою не з вини працівника. Час простою – це час, коли працівник готовий працювати, але з об'єктивних причин не може виконувати узгоджену роботу. Час простою – це незапланована перерва у процесі роботи, викликана технічними неполадками, організаційними труднощами, погодними чи іншими умовами. У випадку водія це, наприклад, очікування на ремонт транспортного засобу або час для проходження дорожньої перевірки,
- 15-хвилинну перерву в роботі працівника з обмеженими фізичними можливостями для відпочинку та оздоровчих вправ,
- Тривалість навчання з безпеки та гігієни праці зараховується в робочий час. Перш ніж допустити працівника до праці, роботодавці зобов'язані забезпечити проходження працівником навчання з питань безпеки та гігієни праці. Ці навчання проходять в робочий час і за рахунок роботодавця. Навчання працівника, перш ніж допустити його до праці, не вимагається у випадку, якщо він працюватиме на тій самій посаді у того ж самого роботодавця, у якого працював безпосередньо до укладення з цим роботодавцем чергового трудового договору.

Натомість до часу праці водія не зараховується:

А. Час чергування, якщо в цей час водій не виконував свою роботу – це може бути звичайне чергування (в очікуванні замовлення) у закладі праці або вдома, це може бути чергування в якості другого водія транспортного засобу. Періоди необхідних перерв під час руху також зараховуються до часу чергування (за винятком 15 хвилин перерви на сніданок). Чергуванням також вважаються періоди очікування на завантаження або розвантаження, час якого відомий (так звана авізація – повідомлення). Періоди перебування у розпорядженні роботодавця також обліковуються як чергування.

В. Невиправдані зупинки під час керування – такі перерви в роботі мають місце серед багатьох водіїв, особливо в тих фірмах, де роботодавці не аналізують систематично дані з тахографів і дають водіям діяти на власний розсуд. Та слід пам'ятати, що часто через необґрунтовані зупинки (наприклад, у знайомого за чашкою кави або на приватний шопінг в магазині, виїзд в ліс на гриби,

зупинка біля озера для купання і т.д.) водій виконує понаднормовий час, який роботодавець повинен оплатити, дораховуючи належну додаткову оплату. Тому важливо регулярно аналізувати дані тахографів. В даний час найкращою формою фіксування невиправданих зупинок є система GPS, що дає можливість постійного контролю за роботою водія. Така система дає можливість негайного втручання роботодавця у випадку недотримання водієм субординації.

C. Щодобовий безперервний відпочинок – іноді водій хоче, щоб до робочого часу були зараховані всі витрачені на службову поїздку години. Звичайно, відповідно до Закону, щодобовий час відпочинку не є робочим часом. Час щодобового відпочинку, який відбувається поза межами дому, зараховується до часу тривання службової поїздки, за яку належить оплата добових витрат на відрядження.

D. Перерви на роботі, що виникають внаслідок використання системи переривчастого (розділеного на частини) робочого часу – якщо вводиться переривчаста (розділена на частини) система робочого часу, час перерви не зараховується до робочого часу. Система переривчастого робочого часу допускає введення, за заздалегідь визначеним графіком, не більше однієї перерви на добу, яка не зараховується до робочого часу. Ця перерва може тривати не більше 5 годин. У випадку, якщо водій виконує регулярні перевезення, перерва може тривати не більше 6 годин, якщо вимір робочого часу не перевищує 7 годин.

2. Норми часу праці

Час праці водія не може перевищувати 8 годин на добу та, як правило, 40 годин в звичайному п'ятиденному робочому тижні, в прийнятому розрахунковому періоді, який не перевищує 4 місяці.

Зміни в положеннях Кодексу законів про працю щодо розширеного 12-місячного розрахункового періоду не поширюються на водіїв.

Важливо!

12-місячний період розрахунку робочого часу не може бути застосований до водіїв.

Якщо трудові відносини певної категорії працівників регулюються спеціальними нормативними документами, положення Кодексу законів про працю (КЗпП) застосовуються в тій мірі, в якій вони не регулюються цими документами (стаття 5 КЗпП). Закон про робочий час водія в розділі 2 регулює робочий час водіїв. Він визначає, між іншим, тривалість розрахункового періоду, який не може перевищувати 4 місяців, а в межах еквівалентної системи робочого часу – 1 місяця, з можливістю його розширення в особливо обґрунтованих випадках, не більше, ніж до 3 місяців та під час роботи, залежної від сезону чи погодних умов, однак не більше, ніж до 4 місяців. З огляду на вищезазначене, питання, пов'язані з розрахунковим періодом, були врегульовані окремим нормативним актом, а отже, водії не підпадають під положення Кодексу законів про працю щодо періоду розрахунку часу праці водія, включаючи положення ст. 129 § 2, яка передбачає можливість продовження розрахункового періоду до 12 місяців.

Тижневий робочий час водія, включаючи понаднормову роботу, звичайно не може перевищувати 48 годин за прийнятий розрахунковий період, який не перевищує 4 місяців.

Проте, щотижневий робочий час може бути продовжений максимально до 60 годин, при дотриманні норми, що середній тижневий робочий час не буде перевищувати 48 годин у прийнятому розрахунковому періоді, який не може перевищувати 4 місяців.

Вищезазначене регулювання застосовується також до водія, працевлаштованого у більш, ніж одного роботодавця. Тому середній тижневий розрахунок робочого часу, незалежно від кількості роботодавців (суб'єктів господарювання), у котрих водій працює, не може перевищувати 48 годин за прийнятий розрахунковий період, що не перевищує 4 місяців. Робочий час стосується водія, а не роботодавця.

Виняток

Положення про можливість продовження робочого часу до 60 годин на тиждень при дотриманні норми, що середній тижневий робочий час не перевищує 48 годин у прийнятому розрахунковому періоді та застосування цього правила до водія, незалежно від кількості роботодавців, у яких водій працює, **не поширюється** на транспортні засоби, перераховані у ст. 3 і 13 п. 1 Положення (ЄС) № 561/2006 та ст. 2, абз. 2 літ. b Конвенції ЄУТР (AETR).

Це, наприклад:

- транспортні засоби, що використовуються при регулярних перевезеннях осіб, маршрут яких не перевищує 50 км,
- транспортні засоби, що перебувають у власності збройних сил, служб цивільної оборони, пожежних бригад і сил, відповідальних за підтримання громадського порядку,
- транспортні засоби, що використовуються під час аварій або для проведення рятувальних робіт, включаючи транспортні засоби, що використовуються для некомерційного транспортування гуманітарної допомоги,
- спеціалізовані транспортні засоби, що використовуються в медичних цілях,
- спеціалізовані транспортні засоби, що пересуваються в радіусі 100 км від його бази,
- транспортні засоби або состави транспортних засобів з максимально допустимою вагою, що не перевищує 7,5 тон, які використовуються для некомерційного перевезення речей,
- транспортні засоби, які були у вжитку і мають статус історичних транспортних засобів відповідно до правил держави-члена, в якій вони використовуються, які використовуються для некомерційного перевезення осіб або речей,
- транспортні засоби, які були у вжитку і використовуються з метою навчання та здачі іспитів для отримання посвідчення водія або професійної кваліфікації, за умови, що вони не використовуються для комерційного перевезення товарів або осіб,
- транспортні засоби, що використовуються з метою утилізації стічних вод, захисту від повені, профілактики обладнання для постачання води, газу та електроенергії, обслуговування та моніторингу доріг, збору та утилізації побутових відходів, телеграфних та телефонних послуг, трансляції радіо- та телевізійних програм та виявлення радіо-теле-передавачів та радіо-теле-приймачів,
- транспортні засоби місткістю від 10 до 17 сидячих місць, які використовуються виключно для некомерційних пасажирських перевезень,
- спеціалізовані транспортні засоби для перевезення циркового обладнання та парків розваг,
- спеціально обладнані транспортні засоби особливого призначення, які в основному служать навчальним цілям під час їх простоювання.

3. Перерви та відпочинок водіїв

Перерви

Після шести годин роботи водій має право на перерву для відпочинку в вимірі:

- не менше 30 хвилин, якщо кількість робочих годин не перевищує 9 годин,
- не менше 45 хвилин, якщо кількість робочих годин перевищує 9 годин.

Перерву можна розділити на більш короткі періоди, що тривають не менше 15 хвилин кожен, протягом шестигодинного робочого часу або відразу після цього періоду. Ці перерви скорочуються на перерву в 15 хвилин, яку роботодавець зобов'язаний ввести, якщо щоденний робочий час водія складає щонайменше 6 годин.

Водночас слід зазначити, що для водіїв, які підпадають під дію Положення (ЄС) № 561/2006 та Конвенції ЄУТР (AETR), які використали перерви в керуванні (45 хвилин або в відрізках 15 хвилин і наступні 30 хвилин після 4,5 годин їзди), призначені для відпочинку згідно з цими положеннями перерви, згадані вище, не застосовуються.

Виняток

Зазначене регулювання не поширюється на автомобільні перевезення, що здійснюються транспортними засобами, перерахованими у ст. 3 і 13 п. 1 Положення (ЄС) № 561/2006 та ст. 2, абз. 2 літ. b Конвенції ЄУТР (AETR).

Перерва – це відрізок часу, протягом якого водій не може керувати транспортним засобом або виконувати будь-яку іншу роботу, його слід використовувати лише для відпочинку.

Відпочинки

А. Щодобовий

Кожної доби водій має право на не менш, ніж 11 годин безперервного відпочинку. Це положення не поширюється на водіїв, які підпадають під дію Положення (ЄС) 561/2006 та Конвенції ЄУТР (AETR), які використали період відпочинку відповідно до цих положень.

Крім того, правила допускають, що добовий відпочинок може відбуватись в транспортному засобі, якщо цей транспортний засіб знаходиться на стоянці і обладнаний місцем для сну. Однак вищенаведене положення не поширюється на водіїв, які здійснюють регулярні перевезення, маршрут яких не перевищує 50 км.

Щоденний період відпочинку – це денний період, протягом якого водій може вільно розпоряджатися своїм часом і включає в себе «регулярний щоденний період відпочинку» або «скорочений щоденний період відпочинку». У кожний 24-годинний період після закінчення попереднього щоденного періоду відпочинку або щотижневого періоду відпочинку водій повинен використати наступний щоденний період відпочинку.

В. Щотижневий

Щотижня водії мають право на щонайменше 35 годин безперервного відпочинку. Щотижневий безперервний відпочинок включає 11-годинний добовий відпочинок, який припадає на день, в якому водій почав щотижневий відпочинок.

Виняток

Неперервний щотижневий період відпочинку може включати меншу кількість годин, але не може бути коротшим, ніж 24 години, у випадках:

– понаднормової роботи у разі виникнення складних ситуацій та подій, які вимагають від водія вживання заходів для захисту життя або здоров'я людей і майна, або для усунення аварії,

– зміни пори, в якій водій виконує свою роботу в зв'язку з його переходом на іншу зміну, згідно з узгодженим графіком.

Важливо!

Періоди відпочинку, як щодобові, так і щотижневі, не можуть трактуватись як чергування!

Так як і при щоденному відпочинку, правила щотижневого відпочинку не поширюються на водіїв, які підпадають під дію Положень (ЄС) 561/2006 та Конвенції ЄУТР (AETR), які використали період відпочинку відповідно до цих положень. Щотижневий період відпочинку – це щотижневий відрізок часу, протягом якого водій може вільно розпоряджатися своїм часом і який включає в себе «регулярний щотижневий період відпочинку» або «скорочений щотижневий період відпочинку».

Щотижневий період відпочинку починається не пізніше, ніж після закінчення шести 24-годинних періодів, рахуючи з кінця попереднього щотижневого періоду відпочинку.

4. Чергування

Чергування поза розкладом часу праці

Чергування – це час, коли водій перебуває поза нормальними годинами робочого часу у готовності виконувати роботу на підставі трудового договору, на робочому місці або в іншому місці, визначеному роботодавцем.

За час чергування, за винятком чергування на дому, водій має право на вільний від роботи час в розмірі, що відповідає тривалості часу чергування, а за відсутності можливості надання вільного часу – на винагороду, що відповідає рангу водія і визначається годинною або місячною ставкою, а якщо такий компонент винагороди не був відокремлений при визначенні умов оплати праці – становить 60% від оплати праці.

Чергування під час роботи водія (у робочий час)

До часу чергування зараховуються перерви на відпочинок, тобто:

- Після шести годин роботи водій має право на перерву для відпочинку в наступному вимірі:

a) не менше 30 хвилин, якщо кількість робочих годин не перевищує 9 годин,

b) не менше 45 хвилин, якщо кількість робочих годин перевищує 9 годин;

- У випадку, якщо транспортний засіб керується двома або більше водіями, час водія, який не призначений для керування транспортним засобом, є часом чергування.

За період такого чергування водій має право на винагороду у розмірі, визначеному положеннями про винагороду, обов'язковими для даного роботодавця, однак, така винагорода повинна бути не меншою, ніж половина винагороди, що відповідає рангу водія і визначається годинною або місячною ставкою, а якщо такий компонент винагороди не був відокремлений при визначенні умов оплати праці – становить 30% від оплати праці.

Час чергування не може зараховуватись до обов'язкового щодобового неперервного відпочинку водія. Щодобовий відпочинок в транспортному засобі, якщо транспортний засіб знаходиться на стоянці і обладнаний місцем для сну, не може вважатися часом чергування.

Періоди, під час яких водій залишається у розпорядженні роботодавця

Періоди, під час яких водій перебуває у розпорядженні роботодавця – це періоди, окрім перерв і часу відпочинку, протягом яких водій не зобов'язаний залишатися на робочому місці, одночасно будучи готовим до початку або продовження керування транспортним засобом або іншої роботи. Періоди, під час яких водій перебуває у розпорядженні роботодавця, включають, зокрема, час, коли водій супроводжує транспортний засіб, що перевозиться на поромі або поїздом, час очікування в пунктах перетину кордону та у зв'язку з обмеженнями дорожнього руху.

Періоди, під час яких водій перебуває у розпорядженні роботодавця **поза робочим графіком зараховуються до часу чергування**.

У випадку, якщо водій, до якого застосовується пов'язаний з виконанням завдань робочий час, не відпрацював добовий робочий час, періоди, під час яких водій перебуває у розпорядженні роботодавця, враховуються в робочий час в вимірі 8 годин, а в іншому випадку – до часу чергування.

Приклад

Відповідно до робочого графіка робочий час водія становив 8 годин. Із-за обмежень дорожнього руху водій очікував на можливість продовжувати роботу протягом 2 годин, з яких одна година виходила поза графік робочого часу. Ця година буде зарахована до часу чергування.

Спосіб розрахунку чергувань водія відображає наступна таблиця:

Дія	Примітки	Грошова компенсація	Вільний час
чергування – перерва в керуванні транспортним засобом	15 хв. – перерва на сніданок - 1 х добу*	ТАК - 50% годинної ставки	ТАК 1:1
чергування - час завантаження	15 хв. - перерва на сніданок - 1 х добу*	ТАК - 100% годинної ставки	ТАК 1:1
чергування - перебування у розпорядженні роботодавця	15 хв. - перерва а сніданок - 1 х добу*	ТАК - 100% годинної ставки	ТАК 1:1
- в якості другого водія	15 хв. - перерва на сніданок - 1 х добу*	ТАК - 50% ставки (перші 45 хв. 100% як перерва в їзді)	NIE

* – 15 хв. – перерва на сніданок, яка враховується в час праці - 1 х добу: перерва на сніданок передбачена, якщо час праці даного дня ствновить щонайменше 6 годин.

5. Системи і розклади часу праці

Принципи встановлення систем, графіків та прийнятих періодів розрахунку робочого часу

Щоб говорити про системи робочого часу водіїв, необхідно роз'яснити різницю між системою робочого часу та робочим графіком. Ці два поняття помилково часто поєднують. Система робочого часу – це система, обрана роботодавцем на підставі положень нормативних актів. Можна виділити наступні системи робочого часу водіїв:

– основна система,

– еквівалентна система,

– переривчаста (розділена на частини) система,

– система, пов'язана з виконанням завдань,

– переривчасто-еквівалентна система.

Натомість, робочий графік – це застосування даної системи в певні дні і години. Наприклад, основна система – ми встановлюємо графік з понеділка по п'ятницю з 8.00 по 16.00. Формою графіку є також поділ системи на зміни. Це можуть бути дві або три зміни на добу.

Наступним важливим елементом, пов'язаним з системою робочого часу, є розрахунковий період. Положення нормативних актів встановлюють певні гранично допустимі періоди обліку, і роботодавець зобов'язаний встановити для працівників конкретний розрахунковий період, який буде зобов'язувати на даному підприємстві. Для водіїв, залежно від системи робочого часу, розрахунковий період може охоплювати від 1 до 3 місяців, а винятково це може бути навіть 4 місяці.

Основним обов'язком роботодавця є затвердження в письмовій формі системи і графіку часу праці та розрахункового періоду. Обов'язок визначати ці три елементи робочого часу є обов'язковим у кожній компанії. Системи та графіки робочого часу, а також прийняті періоди розрахунку робочого часу встановлюються:

- колективним (трудовим) договором,
- регламентом (положеннями) про працю,
- оголошенням (опублікуванням), якщо роботодавець не підпадає під дію колективного договору, або не зобов'язаний встановлювати правила праці.

Цей обов'язок повинен виконувати кожен роботодавець, навіть якщо в нього працевлаштований лише один працівник.

Після внесення змін до Закону про робочий час водія, який набув чинності з 1 січня 2012 року, у сфері складання детальних графіків (розкладів) водіїв, графіки часу праці водія розробляються лише для регулярних пасажирських перевезень. Ці графіки встановлюються:

- в основному – на принаймні 2 тижні,
- при переривчасто-еквівалентній системі – на принаймні 1 місяць,
- при регулярних перевезеннях до 50 км – на принаймні 1 місяць.

Виняток

Система переривчастого робочого часу впроваджується в колективний договір або в регламент роботи, а роботодавець, у якого не діє профспілкова організація – в трудовий договір.

При введенні даної системи робочого часу необхідно пам'ятати про визначення розрахункового періоду, який є складовою частиною організації робочого часу. Крім того, залежно від використовуваної системи робочого часу та виду виконуваного перевезення законодавець передбачив правила складання графіків робочого часу.

Важливо!

Графіки робочого часу не встановлюються для водія, який здійснює перевезення речей або попутне перевезення осіб.

Індивідуальний графік часу праці

Індивідуальний графік часу праці окремого працівника, визначений роботодавцем, може передбачати різні години початку та закінчення роботи; у цьому випадку робота працівника в тій самій добі не є понаднормовою.

Індивідуальний графік робочого часу вводиться за погодженням з профспілковою організацією, а якщо в компанії роботодавця така організація не діє – після узгодження з представниками працівників, обраних у режимі, прийнятому в даного роботодавця. Застосування графіка робочого часу не може порушувати право працівника на безперервний, принаймні 11-годинний щодобовий відпочинок і безперервний, принаймні 35-годинний (можливо, принаймні 24-годинний) щотижневий відпочинок.

Приклад

Водій працював з 6.00 по 16.00 години, потім він використав 11-годинний добовий відпочинок, безпосередньо після якого знову почав працювати, тобто о 3.00 год. При використанні індивідуального графіку робочого часу, робота з 3.00 по 6.00 годину (протягом тієї ж самої робочої доби) не вважатиметься понаднормовою роботою.

Система еквівалентного часу праці

Для водіїв, що здійснюють **дорожні перевезення**, можуть застосовуватись **графіки робочого часу**, в яких допускається видовження тривалості робочого часу до 12 годин на добу в межах системи еквівалентного робочого часу.

У цій системі робочий час, видовжений в окремі дні, компенсується скороченням робочого часу в інші дні чи вільні від роботи дні.

В принципі, розрахунковий період не може бути довшим, ніж 1 місяць.

Винятки

a) В особливо обґрунтованих випадках розрахунковий період може бути видовжений, але не більше, ніж на три місяці.

b) Залежно від сезону чи погодних умов, розрахунковий період може бути видовжений, але не більше, ніж на чотири місяці.

Роботодавець, у компанії якого не діє профспілкова організація, а також роботодавець, профспілка компанії якого не погоджується встановлювати або змінювати системи та графіки робочого часу та розрахункові періоди робочого часу, **може застосовувати більш тривалі розрахункові періоди (до 3 або до 4 місяців) після попереднього повідомлення про це відповідного інспектора праці**.

В обґрунтованих випадках при системі еквівалентного робочого часу дозволено використовувати переривчастий час праці за заздалегідь визначеним графіком робочого часу і з урахуванням положень про обов'язковий щоденний відпочинок; графік робочого часу має охоплювати період, не менше одного місяця.

Система переривчастого робочого часу

Для водіїв, зайнятих у автомобільному транспорті, система переривчастого робочого часу може використовуватись в особливо обґрунтованих випадках, за заздалегідь визначеним графіком, що передбачає не більше однієї перерви

на добу, яка триває не більше 5 годин. Якщо водій виконує **регулярні перевезення**, перерва може тривати не більше 6 годин при добовому робочому часі, що не перевищує 7 годин.

Система переривчастого робочого часу також може бути використана у випадку **некомерційних дорожніх перевезень – перевезень для власних потреб** у світлі положень Закону про автомобільний транспорт.

Наслідком використання вищезгаданої системи робочого часу є те, що за час перерви в роботі водій має право на винагороду у розмірі, що становить половину винагороди, яка належить йому відповідно до його рангу, що визначається погодинною або місячною ставкою, а якщо такий компонент оплати не був відокремлений при визначенні винагороди – 30% винагороди.

Під час перерви водій може вільно розпоряджатися своїм часом. Система переривчастого робочого часу встановлюється в колективному договорі або в регламенті праці, а у роботодавця, в компанії котрого не діє профспілкова організація, – в трудовому договорі.

Час праці на підставі завдання

Для водіїв, що здійснюють автомобільні перевезення, такий час праці може застосовуватись у випадках, обґрунтованих видом виконуваних перевезень або їх особливою організацією. Це час праці на підставі завдань роботодавця в такому вимірі, в якому ці завдання можуть виконуватися в межах норм робочого часу та з урахуванням положень про перерви, передбачені для періодів відпочинку.

Важливо!

Графік робочого часу в період виконання поставленого транспортного завдання встановлюється водієм.

Суттю часу праці на підставі завдання є особливий спосіб визначення допустимого робочого часу, який ґрунтується на тому, що роботодавець окреслює не робочі години, а завдання, які необхідно виконати. Для того, щоб визначити конкретний час праці, необхідно конкретно окреслити завдання працівника.

З рішення Верховного Суду, Палата праці, соціального захисту та громадських справ від 15 листопада 2006 р., I PK117 / 2006, виникає, що елементом часу праці на підставі завдання є постановка перед працівником конкретного завдання

(завдань) до виконання. Загалом, обов'язки, що випливають зі сфери діяльності працівника, не мають такого характеру. Крім того, як правило, в рамках часу праці на підставі завдання за основу виміру робочого часу не можна приймати досягнення певного економічного результату.

Обов'язки водія, які не мають характеру конкретних завдань, по суті суперечать системі праці на підставі завдань.

Приклад

Ми не можемо вважати часом праці на підставі завдання робочий час, при якому обсяг конкретних обов'язків носить відкритий характер і дає експедиторові можливість вносити зміни залежно від дорожньої ситуації (нові розпорядження експедитора).

6. Понаднормова робота

Роботи, що виконуються **понад** діючою нормою **робочого часу працівника**, а також роботи, що виконуються **понад добовим видовженим робочим часом, що виникає з діючої системи та графіка робочого часу, є понаднормовим**и.

Праця в понаднормових годинах допускається у випадку:

1) ситуації та подій, що вимагають від водія вживання заходів для захисту життя або здоров'я людей та майна, або для усунення аварії,
2) особливих потреб роботодавця .

Кількість понаднормових годин, відпрацьованих водієм у зв'язку з особливими потребами роботодавця, не може перевищувати 260 годин у календарному році.

Проте, у колективному договорі, у регламентах про працю або в трудовому договорі, якщо роботодавець не підпадає під дію колективного договору або не зобов'язаний встановлювати правила роботи, може бути визначена інша кількість понаднормових годин у календарному році. **Максимальна кількість годин понаднормової роботи повинна відбуватись за принципом, що щотижневий час роботи водія, включаючи понаднормову роботу, не може у середньому перевищувати 48 годин за прийнятий період розрахунків.**

Важливо!

Для обліку робочого часу та визначення права на винагороду за понаднормову роботу як одну добу слід розуміти наступні 24 години, починаючи з години, коли водій починає працювати відповідно до діючого графіка робочого часу. Цей принцип не застосовується лише тоді, коли роботодавець в порозумінні з профспілковою організацією компанії (можливо, з представниками працівників) – запровадить індивідуальні графіки робочого часу.

У сфері, що не регулюється Законом про робочий час водіїв, застосовуються положення Кодексу законів про працю. Такою, не врегульованою Законом про робочий час водіїв сферою, є, серед іншого, спосіб компенсації за понаднормову роботу.

Грошова компенсація

За понаднормову роботу, крім звичайної винагороди, передбачена доплата в розмірі:

- 100% від винагороди – за понаднормові робочі години: вночі, в неділі та свята, які не є робочими днями для працівника, згідно з діючим графіком роботи та в неробочий день, наданий працівнику в обмін на роботу в неділю або свято, відповідно до діючого графіка роботи,
- 50% від винагороди – за понаднормову роботу в будь-який інший день.

Доплата в розмірі 100% від винагороди передбачена також за кожну годину понаднормової роботи на підставі **перевищення середньої тижневої норми робочого часу** у прийнятому розрахунковому періоді, якщо перевищення цієї норми не є результатом понаднормової роботи, за яку працівнику було виплачено належну винагороду.

Виняток

По відношенню до працівників, які постійно працюють поза робочим місцем, винагорода разом з доплатою за понаднормову роботу може бути замінена одноразовою сумою, розмір якої повинен відповідати передбачуваному виміру робочого часу в понаднормових годинах.

Компенсація у вигляді вільного часу

В обмін на понаднормовий час праці:

- **на письмову заяву працівника** роботодавець може надати водієві вільний від роботи роботи час в тому ж розмірі,
- **без заяви працівника** роботодавець може надати водієві вільний від роботи час не пізніше, ніж до закінчення розрахункового періоду, в розмірі удвічі більшому, ніж кількість понаднормових робочих годин, однак це не може призвести до зменшення винагороди працівника за повний місячний вимір часу праці.

> **Важливо!**
>
> **По відношенню до водіїв, працевлаштованих, наприклад, у підрозділах самоврядування, органах ґмін та муніципальних органах, на державній службі, застосовуватимуться принципи компенсації понаднормової праці, що опираються на службову прагматику цих служб**.

У випадках надання вільного часу в обмін на понаднормовий робочий час працівник не має права на додаткову оплату за понаднормові роботи.

Службова прагматика

Положення про робочий час застосовуються до водіїв, які працюють на основі трудових відносин, якщо інше не передбачено положеннями інших законів.

7. Робота в нічний час

Поняття, визначені Законом про робочий час водіїв

Нічний час – це чотири години в проміжку між 0.00 і 7.00 годинами. Це поняття нічного часу використовується лише з метою визначення робочого часу. Отже, встановлення нічного часу є важливим з точки зору роботодавця (підприємця), так як у випадку, коли робота виконується вночі, робочий час водія не може перевищувати 10 годин на добу.

Будь-яка активність водія (тривалістю навіть в 2 хвилини) у певний нічний час означає, що робочий час водія не може перевищувати 10 годин у даній добі.

Виняток

Зазначене вище положення не поширюється на автомобільні перевезення, що здійснюються транспортними засобами, перерахованими у ст. 3 і 13 п. 1 Положення (ЄС) № 561/2006 та ст. 2, абз. 2 літ. b Конвенції ЄУТР (AETR).

Поняття, визначені Кодексом праці

Питанням, не врегульованим в Законі про робочий час водіїв, є спосіб винагороди за роботу в нічний час. Згідно з положеннями Трудового кодексу нічний час становить 8 годин в період з 21:00 по 7:00 год.

Працівник, який працює в нічні години, має право на доплату за кожну годину нічної роботи у розмірі 20% від погодинної ставки, що випливає з мінімальної винагороди за роботу, визначену на основі окремих положень.

Виняток

Що стосується працівників, які здійснюють нічну роботу постійно поза робочим місцем, доплата за нічну працю може бути замінена на фіксовану ставку, розмір якої відповідає передбаченому виміру робочого часу вночі.

8. Робота в неділю та святкові дні

Неробочі дні – це недільні та святкові дні, визначені положеннями про неробочі дні (Закон від 18 січня 1951 року про неробочі дні). Відповідно до цього Закону, протягом календарного року неробочими днями вважаються 13 святкових днів.

Працею в неділю і святкові дні вважається робота, яка виконується між 6.00 годиною того ж дня і 6.00 годиною наступного дня, якщо для даного роботодавця не встановлено інший час. Однак, допускається робота в неділі та свята, зокрема, в транспорті при дотриманні принципу, що водій, який працює в неділі, бере принаймні один раз на чотири тижні неробочу неділю.

Принципи компенсації за роботу в неділю та святкові дні

Водієві, який виконує роботу в неділі і свята, роботодавець зобов'язаний надати інший вільний від роботи день в обмін на роботу в:

- **неділю** – протягом 6 календарних днів до або після цієї неділі, а якщо неможливо використати вихідний день в цьому проміжку часу, працівник має право на вільний від роботи день до кінця розрахункового періоду,
- **свято** – протягом розрахункового періоду.

Якщо в зазначеному періоді неможливо використати вільний від роботи день в обмін на роботу **в неділю або святковий день**, водій має право на додаткову винагороду у розмірі 100% від оплати праці за кожну годину роботи в неділю або свято.

> **Важливо!**
>
> **До праці в святковий день, який припадає на неділю, застосовуються положення про працю в неділю.**

9.Праця в неробочий згідно з графіком день

Водій, який внаслідок обставин, що дозволяють понаднормову роботу, виконуватиме роботу в неробочий день згідно з робочим графіком в звичайному п'ятиденному тижні, має право на інший, попередньо узгоджений з ним неробочий день, наданий йому до закінчення розрахункового періоду.

II. ОБОВ'ЯЗКИ РОБОТОДАВЦЯ В РАМКАХ ТРАНСПОРТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Інформаційні обов'язки

Роботодавець зобов'язаний:

1) інформувати водіїв про діючі положення про робочий час у порядку, прийнятому даним роботодавцем,
2) отримати письмову заяву від водія:
   a) про вимір зайнятості або про те, що він не працює у іншого роботодавця,
   b) про загальну тижневу кількість годин автомобільних перевезень або іншої діяльності, на іншій основі, ніж трудові відносини, або їх невиконання.

Виняток

Роботодавець не зобов'язаний отримувати письмову заяву про вимір зайнятості або про те, що він не працевлаштований у іншого роботодавця, та про загальну тижневу кількість годин автомобільних перевезень або іншої діяльності, на іншій основі, ніж трудові відносини, або їх невиконання від водіїв, які виконують автомобільні перевезення транспортними засобами, зазначеними у ст. 3 і 13 п. 1 Положення (ЄС) № 561/2006 та ст. 2, абз. 2 літ. b Конвенції ЄУТР (AETR).

Важливо!

Вищезазначений виняток не поширюється на водіїв громадського транспорту, в зв'язку з тим, що обов'язок отримувати такі дані для цієї групи водіїв випливає безпосередньо зі ст. 31d, пар. 3 Закону про робочий час водіїв.

Інформація про працевлаштування в іншого роботодавця та вимір часу праці, може мати значення при формуванні виміру часу праці водія у наступного роботодавця. Подана працівником письмова заява використовуватиметься роботодавцем для того, щоб він міг належним чином спланувати робочий час водія та забезпечити передбачені законом обов'язкові відпочинки.

Положення щодо мінімального щодобового та щотижневого відпочинку мають захисний характер і тому є, безумовно, обов'язковими положеннями. Це означає, що працівник не може з будь-якої причини відмовитися від права на них.

Безперервний щодобовий та щотижневий відпочинок стосується працівника і становить його особисте право (право суб'єкта); його надання є обов'язком роботодавця. Поняття „забезпечення відпочинку" не може стосуватися лише трудового договору, що пов'язує працівника з даним роботодавцем, але його слід розглядати в більш широкому розумінні, тобто враховуючи всі правові відносини, на основі яких виконується робота.

Важливо!

В даний час водії є єдиною професійною групою, для якої робочий час має враховуватися в цілому для всіх суб'єктів, для яких вони (водії) виконують роботу.

Облік часу праці

Роботодавець веде облік робочого часу водіїв у вигляді:

1) записів на діаграмних стрічках,
2) роздруківок даних з картки водія та цифрового тахографа,
3) файлів, взятих з картки водія та цифрового тахографа,
4) інших документів, що підтверджують робочий час і вид виконаної роботи, або
5) реєстрів, розроблених на підставі документів, зазначених у пункті 1-4.

Дані обліку часу роботодавець:

1) надає водієві на його прохання,
2) зберігає протягом 3 років після закінчення періоду, на який поширюється облік часу праці.

Важливо!

Незалежно від прийнятого виду ведення обліку робочого часу роботодавець завжди зобов'язаний вести індивідуальні картки, принаймні з реєстрацією відсутності працівника на робочому місці, з інформацією про поділ на вид та вимір праці.

Виняток

По відношенню до працівників, робота яких пов'язана **з виконанням завдань**, та працівників, які отримують **фіксовану винагороду за понаднормову** роботу або фіксовану винагороду за роботу в нічний час, облік годин праці не ведеться.

Роботодавець веде облік робочого часу водіїв у вигляді: записів на діаграмних стрічках; роздруківки даних з картки водія та цифрового тахографа; файлів, взятих з картки водія та цифрового тахографа; **інших документів, що підтверджують години праці та вид виконаної роботи**; реєстрів, розроблених на підставі перерахованих вище документів.

Прикладом інших документів, що підтверджують робочий час і вид виконаної працівником роботи, є, властиво, облік часу праці, про який йдеться в нормативних актах на підставі ст. 2981 Кодексу законів про працю. Картка обліку часу праці водія повинна містити дані про роботу в окремі доби, включаючи роботу в неділі та свята, в нічну пору, понаднормову роботу та роботу в неробочі дні, що виникають з розподілу робочого часу в звичайному п'ятиденному робочому тижні, а також чергування, відпустки, звільнення від роботи та інші обґрунтовані та необґрунтовані відсутності на роботі. Слід підкреслити, що документація, яка ведеться роботодавцем, незалежно від її форми, повинна забезпечувати послідовний і надійний облік робочого часу водія, що дозволить належним чином визначити винагороду за його працю та інші винагороди, пов'язані з роботою, наприклад, винагороду з доплатою за понаднормові години.

Принципи винагороди

Умови оплати праці водіїв не можуть передбачати складові оплати праці, розмір яких залежить від кількості проїханих кілометрів або кількості перевезеного вантажу, якщо їх застосування може поставити під загрозу безпеку дорожнього руху або заохочувати до порушення Положення (ЄС) № 561/2006.

Винагорода за роботу повинна бути встановлена таким чином, щоб вона відповідала, зокрема, виду виконаної роботи та кваліфікації, необхідній для її виконання, а також враховувати кількість та якість виконаної роботи. Отже, встановлення винагороди за роботу водія у розмірі мінімальної заробітної плати (з урахуванням всіх її складових, наприклад, фіксованої суми винагороди за нічну роботу або фіксованої суми винагороди за чергування) порушує принципи, передбачені Трудовим кодексом!

III. ПЕРІОДИ КЕРУВАННЯ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ НА МАРШРУТАХ, ЩО НЕ ПЕРЕВИЩУЮТЬ 50 КМ

У розділі міститься інформація про періоди керування та обов'язкові перерви в керуванні транспортними засобами, а також гарантовані періоди відпочинку для регулярних перевізників, маршрут яких не перевищує 50 км.

Закон про час праці водіїв у розділі 4а визначає періоди перебування за кермом, обов'язкові перерви у водінні та гарантовані періоди відпочинку для водіїв:

- працевлаштованих на основі трудових відносин,
- які не є працівниками.

Це стосується водіїв, що здійснюють регулярні перевезення на маршрутах, що не перевищують 50 км, транспортними засобами, зазначеними в Положенні (ЄС) № 561/2006.

Періоди керування транспортним засобом

Щоденний час керування від моменту закінчення одного щоденного періоду відпочинку до початку наступного щоденного періоду відпочинку або між щоденним періодом відпочинку та щотижневим періодом відпочинку не може перевищувати 10 годин. Денний час керування означає загальний час керування, вказаний у графіку роботи водія на певну добу, відповідно до встановленого графіка.

Щотижневий загальний час керування не повинен перевищувати 60 годин, а протягом двох наступних тижнів – 90 годин.

Норми часу керування, щоденних і щотижневих періодів відпочинку також застосовуються до водія, який здійснює транспортні перевезення для більш, ніж одного суб'єкта.

Перерви

Водії мають право на перерву на відпочинок не менше:

- 30 хвилин, якщо загальний щоденний час керування транспортним засобом становить від 6 до 8 годин,
- 45 хвилин, якщо загальний щоденний час керування транспортним засобом перевищує 8 годин.

Водій має право на цю перерву перед закінченням 6 годин загального щоденного часу водіння. Ці перерви можуть бути розділені на більш короткі періоди, які використовуються під час керування відповідно до робочого графіка водія, за умови, що одна перерва триває не менше 15 хвилин.

Важливо!

Графіки керування, складені для водіїв, які виконують регулярні перевезення, маршрут яких не перевищує 50 км, повинні враховувати можливість використання цих перерв.

Відпочинок

Кожної доби водій має право на щонайменше 11 годин безперервного відпочинку. Щотижня водії мають право на щонайменше 35 годин безперервного відпочинку. Щотижневий безперервний відпочинок включає в себе 11-годинний добовий відпочинок в день, коли водій почав щотижневий відпочинок.

Важливо!

Щотижневий період відпочинку починається не пізніше, ніж після закінчення шести 24-годинних періодів, рахуючи з моменту закінчення щотижневого періоду відпочинку.

Виняток

Неперервний щотижневий період відпочинку може становити меншу кількість годин (але не менше 24 годин) у наступних випадках:

- понаднормової праці у разі виникнення ситуацій та подій, що вимагають від водія вживання заходів для захисту життя або здоров'я людини та майна або для усунення аварії,

- зміни пори виконання водієм своєї роботи у зв'язку з його переходом на іншу зміну згідно з узгодженим графіком.

Робочий графік водія

Графік робочого часу встановлюється на період щонайменше 1 місяця. Це також стосується ситуацій, якщо водій виконує інші, відмінні від регулярних, перевезення, маршрут яких не перевищує 50 км,

Графік робочого часу включає такі дані: повні ім'я та прізвище водія, місце бази транспортного засобу, яким водій повинен їхати, встановлену хронограму періодів роботи водія, що охоплює періоди водіння, іншу роботу, перерви та доступність, а також вихідні дні.

Робочий графік водія визначається і підписується роботодавцем або організацією, для якої водій виконує транспортні перевезення.

IV. ЧАС РОБОТИ ВОДІЇВ, ЯКІ НЕ ПЕРЕБУВАЮТЬ У ТРУДОВИХ ВІДНОСИНАХ

Наступні правила діють з 16 липня 2013 року.

Закон про робочий час водіїв також визначає:

- робочий час підприємців, які особисто здійснюють автомобільні перевезення у значенні ст. 4 п. 6а Закону про автомобільний транспорт,
- робочий час осіб, які не працевлаштовані підприємцем, але особисто здійснюють для нього автомобільні перевезення, як це визначено у ст. 4 п. 6а Закону про автомобільний транспорт.

Робочий час водіїв, **що не перебувають у трудових відносинах**, стосується підприємців, які особисто здійснюють автомобільні перевезення, а також тих осіб, які не працевлаштовані підприємцем, але особисто здійснюють автомобільні перевезення.

Час праці

Робочий час підприємців (водіїв, які не перебувають у трудових відносинах) триває від моменту, коли розпочато роботу до моменту її завершення, коли вони залишаються на своїх робочих місцях, перебуваючи в розпорядженні суб'єкта, для якого вони надають послуги автомобільного перевезення і виконують такі дії як:

- керування транспортним засобом;
- вантажно-розвантажувальні роботи та нагляд за завантаженням та розвантаженням;
- нагляд і допомога людям при посадці та виході;
- експедиторська діяльність;
- щоденне обслуговування транспортних засобів та причепів;
- інші роботи з метою виконання службового завдання або забезпечення безпеки людей, транспортного засобу та речей;
- необхідні адміністративні формальності;
- утримання транспортного засобу в чистоті.

До часу праці водіїв, які не перебувають у трудових відносинах, також зараховується час поза прийнятим графіком, під час якого водій залишається на робочому місці в готовності до роботи, зокрема, в очікуванні навантаження або розвантаження, тривалість якої перед відправленням водієві невідома або до початку даного періоду.

Тижневий робочий час не може перевищувати в загальному 48 годин в розрахунковому періоді, що не перевищує 4 місяців. Тижневий робочий час може бути продовжений до 60 годин, якщо середній тижневий робочий час не перевищує 48 годин у прийнятому розрахунковому періоді, що не перевищує 4 місяці.

Важливо!

Тижневий робочий час водіїв, які не перебувають у трудових відносинах:

- **незалежно від кількості суб'єктів, для яких вони здійснюють автомобільні перевезення;**
- **якщо вони одночасно працюють як водії на підставі трудових відносин.**

Перерви

Після шести годин роботи водій має право на перерву на відпочинок не менше:

- 30 хвилин, якщо кількість робочих годин не перевищує 9 годин,
- 45 хвилин, якщо кількість робочих годин перевищує 9 годин.

Перерва може бути розділена на більш короткі періоди тривалістю не менше 15 хвилин кожен, використовувані протягом шестигодинного робочого часу або безпосередньо після цього періоду.

Для водіїв, які підпадають під дію Положення (ЄС) № 561/2006 та Конвенції ЄУТР (AETR), які використовували перерви під час керування транспортним засобом, передбачені для відпочинку відповідно до цих положень, згадані вище перерви не застосовуються.

Робота в нічний час

Якщо робота виконується вночі, робочий час водіїв, які не перебувають у трудових відносинах, не може перевищувати 10 годин у даній добі.

Періоди відпочинку

При визначенні періоду відпочинку застосовуються Положення (ЄС) 561/2006 або Конвенція ЄУТР (AETR).

Щоденний період відпочинку

Під час щоденного відпочинку водій може вільно розпоряджатися своїм часом. Він включає регулярний щоденний період відпочинку або скорочений щоденний період відпочинку:

- регулярний щоденний період відпочинку – це безперервний відпочинок, що триває не менше 11 годин. Альтернативно, регулярний щоденний період відпочинку може бути використаний у двох частинах, перший з яких повинен тривати не менше 3 годин, а другий – не менше 9 годин,
- скорочений щоденний період відпочинку означає безперервний відпочинок не менше 9 годин, але менше 11 годин.

У кожний 24-годинний період після закінчення попереднього щоденного періоду відпочинку або щотижневого періоду відпочинку водій повинен використовувати наступний щоденний період відпочинку.

Виняток

Водій, що належить до екіпажу, який складається з декількох осіб, повинен використати наступний щоденний період відпочинку, який триває щонайменше 9 годин, протягом 30 годин після закінчення щоденного або щотижневого періоду відпочинку.

Екіпаж, який складається з декількох осіб, застосовується в ситуації, під час якої протягом кожного періоду водіння між двома наступними щоденними періодами відпочинку або між щоденним періодом відпочинку та щотижневим періодом відпочинку, в транспортному засобі з метою керування перебуває щонайменше два водія. Протягом першої години праці екіпажу, який складається з декількох осіб, присутність іншого водія або водіїв є факультативною (необов'язковою), але протягом решти цього періоду – обов'язковою.

Денний період відпочинку може бути продовжений до розміру регулярного або скороченого щотижневого періоду відпочинку.

Важливо!

Водій може мати не більше трьох скорочених періодів відпочинку між двома щотижневими періодами відпочинку.

Виняток

Щоденний період відпочинку, коли водій супроводжує транспортний засіб, що перевозиться на поромі або поїзді, може бути перерваний не більше, ніж двічі, іншими видами діяльності, що тривають разом не більше однієї години (відноситься до регулярного щоденного періоду відпочинку, який триває щонайменше 11 годин). Під час цього регулярного денного періоду відпочинку водій повинен мати у своєму розпорядженні койку або кушетку.

Щотижневий період відпочинку

Протягом щотижневого періоду відпочинку водій може вільно розпоряджатися своїм часом. Він включає регулярний щотижневий період відпочинку або скорочений щотижневий період відпочинку:

- регулярний щотижневий період відпочинку означає відпочинок, що триває не менше 45 годин,
- скорочений щотижневий період відпочинку – це відпочинок, що триває менше 45 годин, який при певних умовах може бути скорочений до не менше, ніж 24 годин.

Протягом наступних двох тижнів водій використовує принаймні:

- два періоди щотижневого відпочинку або
- один регулярний щотижневий період відпочинку і один скорочений щотижневий період відпочинку тривалістю щонайменше 24 години. Це скорочення, однак, повинно компенсуватися еквівалентним відпочинком, який використовується один раз до кінця третього тижня, що наступає після даного тижня.

Важливо!

Щотижневий період відпочинку починається не пізніше, ніж після закінчення шести 24-годинних періодів, рахуючи з кінця попереднього щотижневого періоду відпочинку.

Відпочинок, що використовується як компенсація за скорочений щотижневий період відпочинку, використовується виключно разом з іншим періодом відпочинку, який триває щонайменше дев'ять годин.

Якщо водій робить такий вибір, щоденні періоди відпочинку та скорочені періоди щотижневого відпочинку поза базою можуть бути використані в тран-

спортному засобі за умови, що цей транспортний засіб обладнаний у відповідне місце для сну для кожного водія, а автомобіль перебуває на стоянці.

> **Важливо!**
> **Щотижневий період відпочинку, який припадає на два тижні, може бути зарахований до будь-якого з них, але не до обидвох.**

Облік часу праці

Облік робочого часу підприємця, який здійснює автомобільні перевезення особисто, ведеться цим підприємцем.

Облік робочого часу осіб, які не працевлаштовані підприємцем, але особисто здійснюють для нього автомобільні перевезення, ведеться суб'єктом господарювання, на користь якого здійснюється автомобільне перевезення.

Облік робочого часу водіїв, які не перебувають у трудових відносинах, здійснюється у вигляді:

1. записів на діаграмних стрічках;
2. роздруківки даних з картки водія та цифрового тахографа;
3. файлів, взятих з картки водія та цифрового тахографа;
4. інших документів, що підтверджують робочий час і вид виконаної роботи, або
5. реєстрів, розроблених на підставі зазначених вище документів.

Суб'єкт, для якого здійснюється перевезення, видає особам, не працевлаштованим підприємцем, але здійснюючим для нього автомобільні перевезення особисто, копію даних обліку робочого часу.

> **Важливо!**
> **Дані обліку робочого часу зберігаються протягом двох років після закінчення періоду, на який він поширюється.**

V. СЛУЖБОВІ ПОЇЗДКИ

Закон про робочий час водіїв містить автономне визначення поняття відрядження.

Службова поїздка – це кожне виконання службового завдання на розпорядження роботодавця, яке полягає в:

- автомобільному перевезенні,
- виїзді з метою здійснення автомобільного перевезення, за межі місцезнаходження роботодавця, або за межі іншого місця діяльності роботодавця, зокрема за межі філій, представництв і відділень.

Водії у відрядженні мають право на отримання засобів для покриття витрат, пов'язаних з виконанням службового завдання, визначених на принципах, передбачених у статті 775 § 3-5 Кодексу законів про працю.

Важливо!

Умови виплати грошових засобів на відрядження визначені в колективному договорі або в положеннях про винагороду або в трудовому договорі, якщо роботодавець не уклав колективний договір, або якщо він не зобов'язаний встановлювати регламент оплати праці.

Всякий раз, коли йде мова про Кодекс законів про працю, маються на увазі положення Кодексу законів про працю та положення інших законів та **виконавчих актів**, що визначають права та обов'язки працівників і роботодавців, а також положення колективних трудових договорів та інших колективних угод, положень та статутів, які регулюють права і обов'язки сторін трудових відносин. Положення колективних трудових договорів і колективних угод, а також нормативно-правові акти і статути не можуть бути менш корисними для працівників, ніж положення Кодексу законів про працю та інших законів і виконавчих актів (п. 1 і 2 статті 9 Кодексу законів про працю).

Положення трудових договорів та інших актів, на підставі яких встановлено трудові відносини, не можуть бути менш сприятливими для працівника, ніж

положення права про працю. Положення цих договорів і актів, менш сприятливі для працівника, ніж положення трудового законодавства, **є недійсними**; замість цього застосовуються відповідні положення трудового законодавства (статті 18 (1) і (2) Кодексу законів про працю).

Це означає, що виконавчі положення встановлюють мінімальний стандарт для всіх виплат на службові поїздки (добові та відшкодування витрат на проїзд, проживання та інші витрати). Ці виплати в порядку колективного договору, правил оплати праці або трудового договору можуть бути врегульовані в більш вигідний для працівника спосіб.

Якщо колективним договором, політикою призначення винагороди або трудовим договором не визначено умови оплати відрядження, водій має право на отримання грошових засобів для покриття витрат на відрядження відповідно до Розпорядження Міністра праці та соціальної політики від 29 січня 2013 року про належні кошти, передбачені для працівника, зайнятого у державній структурі або структурі самоврядування бюджетної сфери для відрядження (розпорядження діє з 1 березня 2013 року).

Розпорядження визначає, зокрема, обсяг добових, враховуючи тривалість подорожі, а в разі виїзду за кордон – валюту, в якій будуть визначатися добові та ліміт на нічліг в окремих країнах, а також умови повернення коштів проїзду, проживання та інших витрат.

Фіксовані витрати на нічліг під час службової поїздки

Положення (ЄС) 561/2006 передбачають, що, **якщо водій зробить такий вибір**, щоденні періоди відпочинку та скорочені щотижневі періоди відпочинку поза базою можуть бути використані в транспортному засобі за умови, що він обладнаний у відповідне місце для сну для кожного водія, а транспортний засіб перебуває на стоянці. Закон про час праці водіїв обмежує тривалість сну в транспортному засобі до щодобових відпочинків. Водночас застосовуються положення про відрядження, які стверджують, що водій повинен отримати відшкодування понесених витрат, у тому числі на нічліг.

Верховний суд у своєму рішенні від 1 квітня 2011 року (II РК 234/10) ствердив, що „дозволити водієві спати в кабіні транспортного засобу не становить забезпечення працівника безкоштовним нічлігом в розумінні п. 9, абз. 4 Розпорядження від 19 грудня 2002 року про розмір та умови визначення суми належних виплат для працівника, зайнятого у державній структурі або структурі са-

моврядування бюджетної сфери, на відрядження за кордон (Вісник законів № 236, п. 1991, з поправками).

Крім того, Верховний суд ствердив, що „одночасно § 9 пункт. 1 і 3 обох розпоряджень, передбачаючи відшкодування витрат на проживання, беруться до уваги безпосередньо нічліги в готелі, підтверджені рахунком готелю. Отже, можна припустити, що, на думку законодавця (у даному випадку міністра, що відповідає за питання праці – ст. 775 § 2 Кодексу законів про працю), нічліг працівника в готелі є найбільш оптимальним видом щоденного відпочинку, який дозволяє відновити фізичні та психічні сили перед черговим робочим днем. На думку Верховного суду, немає сумніву: звичайна кабіна вантажівки, обладнана кушеткою шириною 60 см, яка знаходиться за кріслом водія, не може вважатись місцем, придатним для нічного відпочинку водія. Це не становить забезпечення водія безкоштовним нічлігом. Таке місце може бути лише місцем для тимчасового відпочинку, наприклад, коли водій повинен зробити обов'язкову перерву в керуванні транспортним засобом, коли водій стоїть кілька або кілька десятків годин в черзі з метою проходження прикордонних перевірок, коли автомобіль попаде в аварію, і потрібно чекати на дорожню допомогу, але не з метою регулярного нічного відпочинку, призначеного для повного відновлення фізичних і психічних сил водія вантажівки при міжнародних перевезеннях.

Аналогічну позицію висловив Верховний суд у своєму рішенні від 19 березня 2008 року I PK 230/07 (OSNP 2009 № 13-14, пункт 176, з коментарем A. Дрозда OSP 2010 № 2, поз. 21). В обґрунтуванні Верховний Суд аргументував, що „важко уявити, що у 21-му столітті роботодавець міг би мати вигідні правові наслідки того, що він забезпечив працівника „центром життя в кабіні автомобіля".

Подану вище інформацію підтвердила постанова Верховного суду у складі 7 суддів від 12 червня 2014 року (номер провадження II ПЗП 1/14), згідно з якою «забезпечення водія вантажного автомобіля відповідним місцем для сну в салоні цього транспортного засобу не є забезпеченням роботодавцем працівника безкоштовним нічлігом в розумінні § 9, абз. 4 Розпорядження міністра праці та соціальної політики від 19 грудня 2002 року про розмір і умови визначення суми належних виплат для працівника, зайнятого у державній структурі або структурі самоврядування бюджетної сфери, для відрядження за кордон (Вісник законів 2002 р. № 236, п. 1991, з поправками), що означає, що працівник має право на відшкодування витрат на проживання на умовах і в розмірах, зазначених у п. 9 п. 1-3 цього Розпорядження, **або на більш вигідних умовах** і в розмі-

рах, визначених трудовим договором, колективним трудовим договором або іншими положеннями трудового законодавства».

Перелом у тлумаченні положень відбувся після рішення **Конституційного суду** від 24 листопада 2016 року (номер провадження K11 / 15), **який визнав статтю** 21a Закону від 16 квітня 2004 року щодо робочого часу водіїв у зв'язку зі ст. 775 § 2, 3 і 5 Кодексу законів про працю **у зв'язку з § 16 п. 1, 2 і 4 і § 9 пункт. 1, 2 та 4** Розпорядження Міністра праці та соціальної політики від 29 січня 2013 року про належні виплати працівникам, зайнятим у державній структурі або структурі самоврядування бюджетної сфери, на відрядження (Вісник законів 2013 року, пункт 167), **в рамках її застосування щодо водіїв, які здійснюють перевезення в міжнародному транспорті, такою, що не відповідає ст. 2 Конституції Республіки Польща**.

Останнім джерелом аналізу питання фіксованої оплати нічлігів є Постанова Верховного Суду від 26 жовтня 2017 року. У своїй постанові (номер провадження № PZP 2/17) Верховний Суд погодився з тим, що фіксований 25% -ний ліміт, встановлений Розпорядженням Міністра праці та Соціальної політики від 19 грудня 2002 року про розмір і умови визначення належних виплат працівнику, зайнятому у державній структурі або структурі самоврядування бюджетної сфери, які становлять фіксовану суму на нічліг, стосується лише адресатів розпорядження, тобто працівників бюджетної сфери. Згідно з постановою **„Фіксована сума, передбачена на нічліг під час службової поїздки водія, зайнятого в міжнародних перевезеннях, може бути встановлена** в колективному договорі або в регламенті про винагороду або в трудовому договорі (пункт 3 статті 775 Кодексу законів про працю) і становити менше 25% ліміту, зазначеного в § 9 п. 2 Розпорядження про Міністра праці та соціальної політики від 19 грудня 2002 р. щодо розміру та умов визначення належних виплат працівнику, зайнятому у державній структурі або структурі самоврядування бюджетної сфери, для поїздок за межі країни (Вісник законів 2002 р. № 236, ст 1991, з поправками) та в пункті 16 § 2 Розпорядження Міністра праці та соціальної політики від 29 січня 2013 року щодо вимог до належних виплат працівнику, зайнятому у державній структурі або структурі самоврядування бюджетної сфери, на відрядження (Вісник законів 2013 року, пункт 167)».

Зазначена позиція в принципі змінює постанову 7 суддів Верховного Суду від 12 червня 2014 року (номер провадження II PZP 1/14).

Відповідно до нової позиції Верховного Суду, роботодавець поза державним сектором повинен, відповідно до ст. 775 § 5 Кодексу законів про працю, регулювати розмір фіксованої суми виплат та добових актами внутрішнього законодавства або у трудовому договорі, укладеному з працівником. Лише відсутність такого регулювання призводить до необхідності оплат згідно ставок, встановлених у Розпорядженні, відповідно до ліміту 25%.

Однак, остаточно, справи вирішуватимуться судами загальної юрисдикції, які не зв'язані рішеннями Верховного Суду, і, ймовірно, в кожному випадку розглядатимуть, чи встановлений на підприємстві розмір фіксованої суми в разючий спосіб не занижений та відповідає соціально-економічному призначенню.

Наступні висновки можна зробити з аналізу вищезгаданих постанов і вироків та з урахуванням проекту поправок до Положення 561/2006:

- в даний час приватний підприємець може визначити фіксовану ставку на нічліг, однак це повинно бути визначено у внутрішньому регламенті (регламент оплати праці або трудовий договір),
- положення, які розробляються Євросоюзом, вимагають посилити правила, які б забороняли щотижневий відпочинок у транспортному засобі,
- специфіка роботи водія завжди буде пов'язана зі сном водія в салоні автомобіля, оскільки логістично водії не можуть проводити щоденний відпочинок поза транспортним засобом,
- фіксована ставка витрат на нічліг повинна відображати витрати, необхідні для підтримки соціального мінімуму водія під час зупинок,
- на теперішній час необхідно видати нове розпорядження/положення щодо службових поїздок водіїв в автомобільному транспорті.

VI. СЛОВНИК ОСНОВНИХ ПОНЯТЬ

Положення 561/2006 знаходить застосування в автомобільних перевезеннях:

- речей, якщо допустима загальна вага транспортних засобів, включаючи причіп або напівпричіп, перевищує 3,5 тонни або
- осіб транспортними засобами, сконструйованими або постійно пристосованими та призначеними для перевезення більше, ніж 9 осіб, включаючи водія.

Положення застосовується, незалежно від країни реєстрації транспортного засобу, для здійснення автомобільних перевезень:

- лише на території Європейського Союзу;
- між Європейським Союзом, Швейцарією та державами, які є сторонами Угоди про Європейський економічний простір.

Конвенція ЄУТР (AETR) застосовується при міжнародних автомобільних перевезеннях, що здійснюються частково поза межами Європейського Союзу і поза перевезеннями між Європейським Союзом, Швейцарією та державами-учасницями Угоди про Європейський економічний простір, до:

- транспортних засобів, зареєстрованих в Європейському Союзі або в країнах, які є сторонами Конвенції ЄУТР (AETR), на всьому маршруті;
- транспортних засобів, зареєстрованих в третій країні, яка не є стороною Конвенції ЄУТР (AETR), лише для частини маршруту, розташованого на території Європейського Союзу або держав, які є сторонами Конвенції AETR.

Терміни, використані в Законі про робочий час водіїв, означають:

Автомобільний транспорт: національний автомобільний транспорт або міжнародний автомобільний транспорт; цей термін також охоплює:

- будь-яку автомобільну поїздку, що здійснюється підприємцем допоміжно в його господарській діяльності, і яка не вважається некомерційним перевезенням.
- діяльність у сфері посередницьких послуг при перевезенні речей.

Некомерційне перевезення автомобільним транспортом: перевезення для власних потреб – кожен транспортний засіб, який здійснює перевезення дорогами загального користування з пасажирами або без них, завантажений

або без вантажу, призначений для безоплатного внутрішнього і міжнародного автомобільного перевезення людей або речей, що здійснюється підприємцем допоміжно в його основній господарській діяльності і який сукупно відповідає наступним умовам:

- транспортні засоби, що використовуються для перевезень, керуються підприємцем або його працівниками,
- підприємець має юридичне право розпоряджатися транспортними засобами,
- у випадку поїздки завантаженого транспортного засобу, речі, які перевозяться є власністю підприємця або були ним продані, куплені, орендовані, віддані в оренду, вироблені, видобуті, перероблені або відремонтовані, або метою поїздки є перевезення людей або речей з підприємства або на підприємство для власних потреб, а також перевезення працівників та їх сімей,
- не є перевезенням в рамках ведення господарської діяльності та туристичних послуг.

Автомобільне перевезення: означає всі поїздки, які здійснюються повністю або частково на дорогах загального користування транспортним засобом, з вантажем або без нього, який використовується для перевезення осіб або речей.

Регулярні перевезення означають :

- міжнародні регулярні перевезення у значенні положень Закону від 6 вересня 2001 року про дорожній транспорт (Вісник законів 2017 року, пункт 2200, з поправками) та
- громадський транспорт для збірних перевезень у значенні положень Закону від 16 грудня 2010 р. про громадський транспорт (Вісник законів 2017 року, пункт 2136, з поправками).

Міжнародні регулярні перевезення: громадський транспорт пасажирів та їх багажу в певні проміжки часу та за визначеними маршрутами, що здійснюються повністю або частково поза межами території Республіки Польща.

Громадський транспорт для збірних перевезень: загальнодоступні регулярні перевезення осіб, які здійснюються в певні проміжки часу і на визначеному маршруті, на визначених маршрутах або мережі маршрутів.

Лінія комунікації (маршруту): поєднання маршрутів на:

- мережі доріг загального користування або
- залізничних коліях, інших залізничних шляхах, канатних дорогах або
- морських акваторіях або внутрішніх водах

- включаючи відведені місця для посадки та виходу пасажирів на маршрутах громадського транспорту при перевезенні груп осіб.

Тиждень: період між 0.00 понеділок і 24.00 неділі.

Щоденний період відпочинку: період відпочинку водія у значенні Положення (ЄС) № 561/2006.

VII. ОСНОВНІ ЗАКОНОДАВЧІ АКТИ

Закон від 16 квітня 2004 року про робочий час водіїв (Вісник законів 2012 року, пункт 1155 з поправками),

Закон від 26 червня 1974 р., Кодекс законів про працю (Вісник законів 2018 р., пункт 108, з поправками),

Положення (ЄС) № 561/2006 Європейського Парламенту та Ради від 15 березня 2006 року з гармонізації визначеного соціального законодавства, що стосується автоперевезень та вносить поправки до Положення Ради (ЄЕС) № 3821/85 та (ЄС) 2135/98, а також скасовуючи Регламент Ради (ЄЕС) № 3820/85 (Урядовий вісник UE L 102 від 11.04.2006 р., с. 1),

Європейська угода щодо роботи екіпажів транспортних засобів, що здійснюють міжнародні автомобільні перевезення ЄУТР (AETR), укладена в Женеві 1 липня 1970 р. (Вісник законів від 28 березня 2014 р., поз. 409 з поправками, прийнятими в Женеві 27 листопада 2003 р., 16 березня 2006 та 20 червня 2010 року),

Закон від 6 вересня 2001 року про автомобільний транспорт (Вісник законів 2017 року, поз. 2200 зі змінами),

Закон від 20 червня 1997 року про дорожній рух (Вісник законів 2017 року, поз. 1260, зі змінами),

Закон від 15 листопада 1984 року про перевезення (Вісник законів 2017 року, поз. 1983),

Закон від 16 грудня 2010 року про громадський транспорт (Вісник законів 2017 року, поз. 2136, зі змінами),

Закон від 18 січня 1951 року про неробочі дні (Вісник законів 2015 року, поз. 90),

Розпорядження Міністра праці та соціальної політики від 29 січня 2013 року щодо виплат для працівників, зайнятих у державній структурі або структурі самоврядування бюджетної сфери, на відрядження (Вісник законів 2013 року, поз. 167).

SĄ LEPSZE MIEJSCA NA SEN...

Egzemplarz bezpłatny



ZRÓB SOBIE PRZERWĘ

4,5 H jazdy	45 MIN przerwy
MAX 9H/ DOBĘ	

Nie prowadź bez przerwy

PAŃSTWOWA INSPEKCJA PRACY www.pip.gov.pl