

USTAWA O CZASIE PRACY KIEROWCÓW

Komentarz

redakcja naukowa

Krzysztof W. Baran, Monika Tomaszewska

Krzysztof W. Baran, Wojciech Bigaj, Joanna Jasiewicz
Magdalena Rycak, Monika Tomaszewska

KOMENTARZE PRAKTYCZNE

USTAWA O CZASIE PRACY KIEROWCÓW

Komentarz

redakcja naukowa

Krzysztof W. Baran, Monika Tomaszewska

Krzysztof W. Baran, Wojciech Bigaj, Joanna Jasiewicz
Magdalena Rycak, Monika Tomaszewska

KOMENTARZE PRAKTYCZNE

Zamów książkę w księgarni internetowej

proinfo.pl
księgarnia internetowa

Stan prawny na 2 maja 2023 r.

Recenzent

Dr hab. Marzena Szablowska-Juckiewicz

Wydawca

Magdalena Stojek-Siwińska

Redaktor prowadzący

Adam Choiński

Opracowanie redakcyjne

Beata Wawrzyńczak-Jędryka

Projekt okładek serii

Wojtek Janikowski, Przemek Dębowski

Komentarze do poszczególnych artykułów ustawy napisali:

Krzysztof W. Baran: art. 23, 24

Wojciech Bigaj: art. 16, 19, 27–31e

Joanna Jasiewicz: art. 2, 3, 4a, 21a–22, 25, 26

Magdalena Rycak: art. 1, 4, 5–15, 17, 18, 20, 21

Monika Tomaszewska: art. 10, 26a–26e

prawolubni

Ta książka jest wspólnym dziełem twórcy i wydawcy. Prosimy, byś przestrzegał przysługujących im praw. Książkę możesz udostępnić osobom bliskim lub osobiście znanym, ale nie publikuj jej w internecie. Jeśli cytujesz fragmenty, nie zmieniaj ich treści i koniecznie zaznacz, czyje to dzieło. A jeśli musisz skopiować część, rób to jedynie na użytek osobisty.

Szanujmy prawo i własność

Więcej na www.legalnakultura.pl

Polska Izba Książki

© Copyright by Wolters Kluwer Polska Sp. z o.o., 2023

ISBN 978-83-8328-696-9

Wolters Kluwer Polska Sp. z o.o.

Dział Praw Autorskich

01-208 Warszawa, ul. Przyokopowa 33

tel. 728 313 462

e-mail: PL-ksiazki@wolterskluwer.com

księgarnia internetowa www.profinfo.pl

O Autorach

Krzysztof W. Baran [ORCID: 0000-0001-5165-8265] – profesor doktor habilitowany nauk prawnych, kierownik Katedry Prawa Pracy i Polityki Społecznej Uniwersytetu Jagiellońskiego; autor lub współautor licznych publikacji naukowych z zakresu prawa pracy i ubezpieczeń społecznych, w tym kilkudziesięciu monografii, komentarzy i podręczników, redaktor naczelny czternastotomowego *Systemu Prawa Pracy*, członek Rady Doskonałości Naukowej, senior partner w kancelarii prawnej.

Wojciech Bigaj [ORCID: 0000-0002-8550-9337] – radca prawny, starszy partner w kancelarii prawnej specjalizującej się w prawie pracy odpowiadający za postępowania sądowe, specjalista z zakresu czasu pracy; ukończył studia podyplomowe w zakresie zarządzania BHP na Politechnice Krakowskiej, posiada uprawnienia do prowadzenia szkoleń BHP; wieloletni wykładowca na studiach podyplomowych z zakresu prawa pracy prowadzonych przez Katedrę Prawa Pracy i Polityki Społecznej Uniwersytetu Jagiellońskiego, autor publikacji z zakresu prawa pracy.

Joanna Jasiewicz – adwokat, członek zespołu prawa pracy warszawskiego biura międzynarodowej kancelarii prawnej. W pracy zawodowej koncentruje się na zagadnieniach z obszaru indywidualnego i zbiorowego prawa pracy, ubezpieczeń społecznych oraz prawa europejskiego. Ukończyła studia podyplomowe z zarządzania nieruchomościami (SGGW), studia podyplomowe z zarządzania Human Resources Business Partner (SGH) oraz zarządzania projektami (Politechnika War-

szawska). Posiada uprawnienia mediatora z zakresu indywidualnego i zbiorowego prawa pracy.

Magdalena Rycak [ORCID: 0000-0002-2849-4511] – doktor nauk prawnych, radca prawny w kancelarii specjalizującej się w prawie pracy i HR; kierownik studiów podyplomowych „Prawo pracy i ubezpieczeń społecznych – kadry i płace” oraz „Ochrona danych osobowych i zarządzanie bezpieczeństwem informacji” w Uczelni Łazarzkiego. Dyrektor Instytutu Prawa Zatrudnienia i Work-Life Balance w Uczelni Łazarzkiego. Autorka blisko stu artykułów naukowych i monografii z zakresu indywidualnego i zbiorowego prawa pracy. Wieloletnia ekspertka w Zespole Prawa Pracy przy Radzie Dialogu Społecznego.

Monika Tomaszewska [ORCID: 0000-0001-5271-9998] – doktor habilitowany nauk prawnych, profesor nadzwyczajny i kierownik Katedry Prawa Pracy na Wydziale Prawa i Administracji Uniwersytetu Gdańskiego; autorka lub współautorka licznych publikacji z zakresu prawa pracy, a także europejskiego i międzynarodowego prawa pracy; kierownik europejskich projektów naukowych realizowanych w ramach Erasmus Plus Innovation i Horyzont 2020.

Słowo wstępne

Unormowanie czasu pracy pozostaje nieustannie w polu zainteresowań zarówno ustawodawcy międzynarodowego, jak i krajowego. Regulacja warunków pracy kierowców nie jest podyktowana jedynie chęcią zwiększenia komfortu pracy tej grupy zawodowej. Priorytetem jest tu przede wszystkim zwiększenie stanu bezpieczeństwa transportu drogowego. Związek między dozwolonym czasem prowadzenia pojazdu przez kierowcę, obowiązkowymi przerwami a stanem bezpieczeństwa jest na tyle ścisły, że kwestia konieczności stałego monitorowania przepisów o czasie pracy kierowców pod kątem ich przestrzegania i osiągnięcia założonych celów nie wymaga szerszej argumentacji. Jedną z przełomowych zmian było unormowanie czasu pracy również w stosunku do kierowców niemających statusu pracownika, a wykonujących ten zawód jako przedsiębiorcy bądź osobiście we własnym imieniu na podstawie umów cywilnoprawnych. Głównym uzasadnieniem przyjętych rozwiązań jest przeciwdziałanie przemęczeniu kierowców wynikającemu z długotrwałego prowadzenia pojazdów i świadczenia usług przewozowych. Założono przy tym – i słusznie – że ochrona ta jest uniezależniona od podstawy zatrudnienia czy prawnego statusu kierowców.

Stała ocena efektywności stanu regulacji o czasie pracy zawsze pociąga za sobą wolę ich poprawy, a w konsekwencji również modyfikacji czy zmiany. Tak też stało się i tym razem za sprawą przyjętego na poziomie Unii Europejskiej tzw. pakietu mobilności, który wszedł w życie 2.02.2022 r. Wspomniany pakiet zasadniczo wpłynął na zwiększenie poziomu ochrony warunków pracy kierowców. W rezultacie warunki zatrudnienia kierowców w sposób zharmonizowany, gdyż zakładający

jednolite minimalne warunki ochrony kierowców w każdym państwie członkowskim, ukształtowały następujące akty prawne: rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1054 z 15.07.2020 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 w odniesieniu do minimalnych wymogów dotyczących maksymalnego dziennego i tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu, minimalnych przerw oraz dziennego i tygodniowego okresu odpoczynku oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 165/2014 w odniesieniu do określania położenia za pomocą tachografów¹, a także dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1057 z 15.07.2020 r. ustanawiająca przepisy szczególne w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE dotyczące delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego oraz zmieniająca dyrektywę 2006/22/WE w odniesieniu do wymogów w zakresie egzekwowania przepisów oraz rozporządzenie (UE) nr 1024/2012². Wymieniony pakiet aktów unijnych odnoszących się do sektora transportu drogowego wpłynął na konieczność dostosowania wielu krajowych ustaw, w tym ustawy o transporcie drogowym, a także ustawy o czasie pracy kierowców. Dlatego też liczba oraz zakres zmian stworzyły potrzebę uaktualnienia komentarza do ustawy o czasie pracy kierowców, wskazując równocześnie na zmienione w tym względzie, a obowiązujące powszechnie, przepisy unijne.

Prezentowany *Komentarz* ma w swych założeniach służyć jako uniwersalne źródło wiedzy na temat mechanizmów prawnych regulujących czas pracy kierowców. Zawiera on nie tylko wykładnię obowiązujących przepisów, ale również dorobek judykatury oraz nauki prawa pracy.

Komentarz jest pracą zbiorową, ale nie wspólną. Zamieszczone w nim zapatrywania merytoryczne są wyrazem indywidualnych poglądów poszczególnych autorów. W sposób autonomiczny, w ramach przyjętej koncepcji metodologicznej decydowali oni o sposobie przedstawienia poszczególnych instytucji prawnych dotyczących czasu pracy kierowców.

¹ Dz.Urz. UE L 249 z 31.07.2020, s. 1.

² Dz.Urz. UE L 249 z 31.07.2020, s. 49.

W swych założeniach *Komentarz* jest skierowany do szerokiego kręgu Czytelników. Mamy tu na myśli nie tylko prawników zajmujących się transportem drogowym, lecz także menedżerów transportu, funkcjonariuszy zajmujących się jego kontrolą oraz działaczy związkowych.

Gdańsk–Kraków, 2 maja 2023 r.

*Monika Tomaszewska
Krzysztof W. Baran*

ROZDZIAŁ 1

Przepisy ogólne

Art. 1. [Zakres przedmiotowy ustawy]

Ustawa określa:

- 1) czas pracy kierowców wykonujących przewóz drogowy, zatrudnionych na podstawie stosunku pracy;
- 1a) czas pracy przedsiębiorców osobiście wykonujących:
 - a) przewozy drogowe, do których ma zastosowanie rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz. Urz. UE L 102 z 11.04.2006, str. 1, z późn. zm.), zwane dalej „rozporządzeniem (WE) nr 561/2006”, albo Umowa europejska dotycząca pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR), sporządzona w Genewie dnia 1 lipca 1970 r. (Dz. U. z 2014 r. poz. 409), zwana dalej „Umową AETR”;
 - b) przewozy regularne, których trasa nie przekracza 50 km;
- 1b) czas pracy osób niezatrudnionych przez przedsiębiorcę, lecz osobiście wykonujących na jego rzecz:

- a) przewozy drogowe, do których ma zastosowanie rozporządzenie (WE) nr 561/2006 albo Umowa AETR,
 - b) przewozy regularne, których trasa nie przekracza 50 km;
- 2) obowiązki pracodawców w zakresie wykonywania przewozów drogowych;
- 3) zasady stosowania norm dotyczących okresów prowadzenia pojazdów, obowiązkowych przerw w prowadzeniu i gwarantowanych okresów odpoczynku, określonych w rozporządzeniu (WE) nr 561/2006 albo Umowie AETR;
- 4) okresy prowadzenia pojazdów, obowiązkowe przerwy w prowadzeniu i gwarantowane okresy odpoczynku kierowców:
- a) zatrudnionych na podstawie stosunku pracy,
 - b) niebędących pracownikami
- wykonujących przewozy regularne na trasach nieprzekraczających 50 km pojazdami, o których mowa w rozporządzeniu (WE) nr 561/2006.
1. Komentowana ustawa obejmuje swoimi regulacjami przede wszystkim kierowców wykonujących przewóz drogowy, zatrudnionych na podstawie stosunku pracy. Jednocześnie art. 2 pkt 2 u.c.p.k. wskazuje, że definicja legalna przewozu drogowego, stosowana na użytek ustawy, znajduje się w rozporządzeniu nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady. Zgodnie z art. 4 lit. a rozporządzenia przewóz drogowy oznacza każdą podróż odbywaną w całości lub w części po drogach publicznych przez pojazd, z ładunkiem lub bez, używany do przewozu osób lub rzeczy. Zakres zastosowania rozporządzenia jest zawężony do przewozu drogowego:
- a) rzeczy, gdy dopuszczalna masa całkowita pojazdów łącznie z przyczepą lub naczepą przekracza 3,5 tony, lub
 - b) osób, pojazdami skonstruowanymi lub trwale przystosowanymi i przeznaczonymi do przewozu więcej niż dziewięciu osób łącznie z kierowcą.
- Jest to już jednak kwestia dotycząca zastosowania przepisów rozporządzenia nr 561/2006, a nie ustawy o czasie pracy kierowców.

Należy zauważyć, że masa 3,5 tony jest sumą masy pojazdu wraz z przyczepą i naczepą. Natomiast, jeśli masa całkowita pojazdu wyniesie równo 3,5 tony, przedsiębiorca będzie zwolniony ze stosowania się do przepisów powyższego rozporządzenia.

Przepisy ustawy o czasie pracy kierowców znajdują zatem zastosowanie do wszystkich kierowców zatrudnionych w formule stosunku pracy odbywających taką podróż. Nie znajdują do nich zastosowania wyłączenia przedmiotowe przewidziane w rozporządzeniu, dotyczące m.in. przewozu drogowego rzeczy, gdy dopuszczalna masa całkowita pojazdów łącznie z przyczepą lub naczepą jest mniejsza niż 3,5 tony, czy przewozu osób pojazdami skonstruowanymi lub trwale przystosowanymi i przeznaczonymi do przewozu nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą. Takich wyłączeń ustawa o czasie pracy kierowców nie przewiduje (pismo Głównego Inspektoratu Pracy, Departament Prawny z 16.10.2007 r., GNP-302-4560-464/07/PE²).

Oznacza to, że przepisy ustawy o czasie pracy kierowców należy stosować do wszystkich pracowników wykonujących zawód kierowcy, niezależnie od rodzaju prowadzonego pojazdu.

Przykładowo osoby zatrudnione w ramach stosunku pracy na stanowisku akwizytora i prowadzące pojazd służbowy, a niezatrudnione na stanowisku kierowcy, nie podlegają przepisom ustawy, albowiem przepisy ustawy mają zastosowanie do kierowców zatrudnionych na takim stanowisku w ramach stosunku pracy. Akwizytorzy kierowcami nie są, co jest dość oczywiste³.

Również do kierowców karetek należy stosować przepisy ustawy o czasie pracy kierowców. Do czasu pracy kierowcy karetki nie stosuje się przepisów rozporządzenia nr 561/2006 ani też przepisów ustawy z 15.04.2011 r. o działalności leczniczej. Karetka jest pojazdem poniżej 3,5 tony, a oprócz tego jest pojazdem specjalistycznym używanym

² „Rzeczpospolita” DF 2007/245, s. 3.

³ Wyrok WSA w Warszawie z 22.03.2005 r., VI SA/Wa 993/04, Legalis.

do celów medycznych, o którym mowa w art. 3 lit. e rozporządzenia nr 561/2006, wyłączonym spod przepisów tego rozporządzenia. Przepisy ustawy czasie pracy kierowców w zakresie czasu pracy kierowców mają charakter *lex specialis*, a więc mają pierwszeństwo przed ustawą ogólną, a taką ustawą ogólną jest w tym przypadku ustawa o działalności leczniczej. W żadnym przepisie ustawa ta nie wyłącza kierowców karetek spod obowiązywania przepisów ustawy o czasie pracy kierowców ani też nie reguluje ich czasu pracy w sposób szczególny.

Przykład

Czy kierownika komórki organizacyjnej, a jednocześnie wykonującego prace kierowcy obejmują regulacje ustawy o czasie pracy kierowcy? Jak ewidencjonować czas pracy pracownika zatrudnionego na łączonym stanowisku? Czy osobno rozliczać czas pracy jako kierownika, a osobno jako kierowcy?

Jeżeli kierownik zatrudniony jest na stanowisku kierowcy, to w zakresie czasu pracy obejmują go regulacje ustawy. Pracownika, który wykonuje pracę kierowcy, obowiązują przepisy ustawy o czasie pracy kierowców. Jeżeli pracownik ma w umowie o pracę wyszczególnione dwa rodzaje prac, to w ramach pełnego wymiaru czasu pracy część tego wymiaru należałoby rozliczać zgodnie z przepisami Kodeksu pracy jako kierownika wyodrębnionej jednostki organizacyjnej, a część wymiaru jako kierowcy zgodnie z przepisami ustawy o czasie pracy kierowców.

- Przez nawiązanie stosunku pracy pracownik zobowiązuje się do wykonywania pracy określonego rodzaju na rzecz pracodawcy i pod jego kierownictwem oraz w miejscu i czasie wyznaczonym przez pracodawcę, a pracodawca – do zatrudniania pracownika za wynagrodzeniem. Zatrudnienie w wyżej określonych warunkach jest zatrudnieniem na podstawie stosunku pracy, bez względu na nazwę zawartej przez strony umowy (art. 22 § 1 i 1¹ k.p.).

Pracownikiem jest osoba zatrudniona na podstawie umowy o pracę, powołania, wyboru, mianowania lub spółdzielczej umowy o pracę (art. 2 k.p.). O uznaniu kierowcy za pracownika decyduje więc samo pozostawanie w stosunku pracy, bez względu na sposób jego powstania, rodzaj pełnionej pracy oraz trwałość tej więzi.

Pracownikiem może być osoba, która ukończyła 18 lat. Na warunkach określonych w dziale dziesiątym Kodeksu pracy pracownikiem może być również osoba, która nie ukończyła 18 lat.

- 3.1. Przepisy rozporządzenia nr 561/2006 wprowadzają definicję kierowcy, która nie znajduje zastosowania do ustawy o czasie pracy kierowców, ponieważ przepisy tej ustawy nie odwołują się do definicji kierowcy z rozporządzenia. Zgodnie z art. 4 lit. c rozporządzenia nr 561/2006 kierowcą jest osoba, która prowadzi pojazd nawet przez krótki okres lub która jest przewożona w pojeździe w celu podjęcia w ramach swoich obowiązków jego prowadzenia w razie potrzeby.
- 3.2. Zgodnie art. 2 pkt 21 p.r.d. kierowcą jest osoba uprawniona do kierowania pojazdem silnikowym lub motorowerem. Uprawniona, tzn. posiadająca prawo jazdy określonej kategorii. W świetle przywołanego przepisu kierowcą będzie więc nie tylko osoba prowadząca samochód osobowy czy ciężarowy, lecz także np. motorower (jeżeli pojemność silnika nie przekracza 50 cm^3 lub zaopatrzony w silnik elektryczny).
- 3.3. Zgodnie z art. 39a u.t.d. przedsiębiorca lub inny podmiot wykonujący przewóz drogowy może zatrudnić kierowcę, jeżeli osoba ta:
 - 1) ukończyła:
 - a) 18 lat – w przypadku kierowcy prowadzącego pojazd samochodowy, dla którego wymagane jest posiadanie prawa jazdy kategorii:
 - C lub C+E, o ile uzyskał on odpowiednią kwalifikację wstępną,
 - C1 lub C1+E, o ile uzyskał on odpowiednią kwalifikację wstępną przyśpieszoną,

Prezentowany komentarz stanowi uniwersalne źródło wiedzy na temat mechanizmów prawnych regulujących czas pracy kierowców. Zawiera nie tylko wykładnię obowiązujących przepisów, lecz także dorobek judykatury oraz nauki prawa pracy z tej dziedziny.

Autorzy uwzględnili również zmiany wynikające z przyjętego na poziomie Unii Europejskiej tzw. pakietu mobilności, który wszedł w życie 2.02.2022 r. Składają się nań m.in.:

- rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1054 z 15.07.2020 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 w odniesieniu do minimalnych wymogów dotyczących maksymalnego dziennego i tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu, minimalnych przerw oraz dziennego i tygodniowego okresu odpoczynku oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 165/2014 w odniesieniu do określania położenia za pomocą tachografów,
- dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1057 z 15.07.2020 r. ustanawiająca przepisy szczególne w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE dotyczące delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego oraz zmieniająca dyrektywę 2006/22/WE w odniesieniu do wymogów w zakresie egzekwowania przepisów oraz rozporządzenie (UE) nr 1024/2012.

Pakiet ten wpłynął zasadniczo na zwiększenie poziomu ochrony warunków pracy kierowców, zakładając jednolite minimalne warunki obowiązujące w każdym państwie członkowskim UE.

Publikacja jest przeznaczona przede wszystkim dla prawników zajmujących się transportem drogowym oraz menedżerów transportu, funkcjonariuszy zajmujących się jego kontrolą i działaczy związkowych.

Krzysztof W. Baran – profesor doktor habilitowany nauk prawnych; wykładowca w Katedrze Prawa Pracy i Polityki Społecznej Uniwersytetu Jagiellońskiego; autor lub współautor wielu publikacji naukowych z zakresu prawa pracy i ubezpieczeń społecznych, w tym kilkudziesięciu monografii, komentarzy i podręczników; redaktor naczelny *Systemu Prawa Pracy*; członek Rady Doskonałości Naukowej.

Monika Tomaszewska – doktor habilitowany nauk prawnych, profesor nadzwyczajny i kierownik Katedry Prawa Pracy na Wydziale Prawa i Administracji Uniwersytetu Gdańskiego; autorka lub współautorka licznych publikacji z zakresu prawa pracy, a także europejskiego i międzynarodowego prawa pracy.



9788383286969 W01P01

Kup e-book i czytaj
w aplikacji Smarteca

ISBN 978-83-8328-696-9



9 788383 286969

ZAMÓWIENIA:

INFOLINIA: 801 04 45 45

ZAMOWIENIA@WOLTERSKLUPER.PL

WWW.PROFINFO.PL



CENA 179 Zł (W TYM 5% VAT)