

CZAS PRACY KIEROWCÓW

Zagadnienia prawne i praktyczne

Magdalena Barbara Rycak

CZAS PRACY KIEROWCÓW

Zagadnienia prawne i praktyczne

Magdalena Barbara Rycak

Wydanie publikacji zostało dofinansowane przez Wydział Prawa i Administracji
Uczelni Łazarskiego w Warszawie

Stan prawny na 1 grudnia 2015 r.

Recenzent

Dr hab. Monika Latos-Miłkowska

Wydawca

Magdalena Stojek-Siwińska

Redaktor prowadzący

Kinga Zajęc

Opracowanie redakcyjne

JustLuk

Łamanie

JustLuk Łukasz Drzewiecki, Justyna Szumieł, Krzysztof Drzewiecki

Zdjęcie na okładce

fotolia//poliki

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.

prawolubni


SZANUJMY PRAWO I WŁASNOŚĆ
Więcej na www.legalnakultura.pl
POLSKA IZBA KSIĄŻKI

© Copyright by

Wolters Kluwer SA, 2015

ISBN: 978-83-264-9895-4

Wydane przez:

Wolters Kluwer SA

Dział Praw Autorskich

01-208 Warszawa, ul. Przyokopowa 33

tel. 22 535 82 19

e-mail: ksiazki@wolterskluwer.pl

www.wolterskluwer.pl

księgarnia internetowa www.profinfo.pl

Spis treści

Wykaz skrótów	9
Rozdział 1. Źródła i zakres regulacji czasu pracy kierowców	13
1.1. Źródła regulacji czasu pracy kierowców	13
1.2. Zakres regulacji ustawy o czasie pracy kierowców	15
1.3. Zakres regulacji rozporządzenia nr 561/2006	18
1.4. Zakres regulacji Umowy AETR	26
Rozdział 2. Najważniejsze pojęcia i instytucje dotyczące pracy kierowców ..	33
2.1. Pojęcie transportu drogowego	33
2.2. Pojęcie niezarobkowego przewozu drogowego	34
2.3. Pojęcie przewozu drogowego i przewozu regularnego	34
2.4. Pojęcie stanowiska pracy kierowcy oraz tygodnia	35
2.5. Podróż służbowa kierowcy	36
2.6. Przerwy	48
Rozdział 3. Najważniejsze pojęcia i instytucje dotyczące czasu pracy kierowców	53
3.1. Pojęcie czasu pracy kierowcy	53
3.2. Pojęcie dyżuru kierowcy	56
3.3. Okresy pozostawania do dyspozycji	58
3.4. Pięciodniowy tydzień pracy	59
3.5. Doba pracownika	60
3.6. Norma czasu pracy	63
3.7. Przeciętna tygodniowa norma czasu pracy	63
3.8. Okres rozliczeniowy	64
3.9. System czasu pracy	65
3.10. Przerwy w czasie pracy	65
Rozdział 4. Okresy odpoczynku od pracy i przerwy w pracy	69
4.1. Odpoczynek dobowy	69

4.1.1.	Pojęcie dziennego okresu odpoczynku	69
4.1.2.	Odpoczynek dobowy kierowców podlegających wyłącznie przepisom ustawy o czasie pracy kierowców	69
4.1.3.	Odpoczynek dzienny kierowców wykonujących przewozy drogowe podlegające przepisom rozporządzenia nr 561/2006	70
4.1.4.	Odpoczynek dzienny kierowców wykonujących przewozy drogowe podlegające Umowie AETR	73
4.2.	Odpoczynek tygodniowy	74
4.2.1.	Odpoczynek tygodniowy kierowców podlegających wyłącznie przepisom ustawy o czasie pracy kierowców	74
4.2.2.	Odpoczynek tygodniowy kierowców wykonujących przewozy drogowe podlegające przepisom rozporządzenia nr 561/2006	75
4.2.3.	Odpoczynek tygodniowy kierowców wykonujących przewozy drogowe podlegające Umowie AETR	79
4.3.	Przerwy w pracy i w prowadzeniu pojazdu	80
4.3.1.	Przerwy w pracy kierowców podlegających wyłącznie przepisom ustawy o czasie pracy kierowców	80
4.3.2.	Przerwy w prowadzeniu pojazdu kierowców wykonujących przewozy drogowe podlegające przepisom rozporządzenia nr 561/2006	82
4.3.3.	Przerwy w prowadzeniu pojazdu kierowców wykonujących przewozy drogowe podlegające Umowie AETR	84
Rozdział 5. Normy i systemy czasu pracy kierowców		86
5.1.	Normy czasu pracy obowiązujące kierowców pozostających w stosunku pracy	86
5.2.	Systemy czasu pracy kierowców	90
5.2.1.	Ustalanie systemów i rozkładów czasu pracy kierowców	90
5.2.2.	Podstawowy czas pracy	95
5.2.3.	Równoważny czas pracy	97
5.2.4.	Zadaniowy czas pracy	99
Rozdział 6. Praca w godzinach nadliczbowych		103
6.1.	Pojęcie pracy w godzinach nadliczbowych	103
6.2.	Praca w godzinach nadliczbowych w niepełnym wymiarze czasu pracy	108
6.3.	Przesłanki dopuszczalności pracy w godzinach nadliczbowych	110
6.4.	Obowiązek pracy w godzinach nadliczbowych	112
6.5.	Limity godzin nadliczbowych	114
6.6.	Rekompensowanie pracy w godzinach nadliczbowych	115
6.6.1.	Uwagi ogólne	115

6.6.2. Wynagrodzenie za pracę w godzinach nadliczbowych	116
6.6.3. Czas wolny za pracę w godzinach nadliczbowych	120
Rozdział 7. Praca w nocy	123
7.1. Przyczyny odrębnej regulacji pracy w nocy	123
7.2. Pora nocna i ograniczenia pracy kierowców w porze nocnej	124
7.3. Rekompensowanie pracy w nocy	129
Rozdział 8. Praca w dni wolne od pracy	132
8.1. Przypadki dopuszczalności pracy w niedziele i święta	132
8.2. Uprawnienia pracownika zatrudnionego w niedzielę	134
8.3. Uprawnienia pracownika zatrudnionego w święto	136
8.4. Praca w dni wolne od pracy wynikające z rozkładu czasu pracy w przeciętnie 5-dniowym tygodniu pracy	137
Rozdział 9. Planowanie i rozliczanie czasu pracy kierowców	141
9.1. Planowanie czasu pracy kierowców	141
9.2. Rozliczanie czasu pracy kierowców	144
Rozdział 10. Ewidencja czasu pracy i innych okresów występujących w pracy kierowców	147
10.1. Ewidencja czasu pracy kierowców	147
10.2. Zaświadczenie o działalności kierowcy	154
Rozdział 11. Czas prowadzenia pojazdu podlegającego przepisom rozporządzenia nr 561/2006	159
11.1. Dzienny czas prowadzenia pojazdu	159
11.2. Tygodniowy czas prowadzenia pojazdu	162
11.3. Dopuszczalne wyjątki dotyczące czasu prowadzenia pojazdu	162
Rozdział 12. Czas pracy kierowców niepozostających w stosunku pracy	165
Bibliografia	169
Akty prawne	171
Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców	173
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	188

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym	218
Oświadczenie Rządowe z dnia 30 sierpnia 1999 r. w sprawie ratyfikacji przez Rzeczpospolitą Polską Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR), sporządzonej w Genewie dnia 1 lipca 1970 r., oraz ogłoszenia jednolitego tekstu tej umowy	241
Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym	264
Rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 29 stycznia 2013 r. w sprawie należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej	402
Ustawa z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy (wyciąg)	415

Wykaz skrótów

Akty prawne

- dyrektywa 97/67/WE – dyrektywa 97/67/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 grudnia 1997 r. w sprawie wspólnych zasad rozwoju rynku wewnętrznego usług pocztowych Wspólnoty oraz poprawy jakości usług (Dz. Urz. WE L 15 z 21.01.1998, s. 14, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 6, t. 3, s. 71)
- dyrektywa 2002/15/WE – dyrektywa 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 marca 2002 r. w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego (Dz. Urz. WE L 80 z 23.03.2002, s. 35, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 5, t. 4, s. 224)
- k.c. – ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny (tekst jedn.: Dz. U. z 2014 r. poz. 121 z późn. zm.)
- k.p. – ustawa z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy (tekst jedn.: Dz. U. z 2014 r. poz. 1502 z późn. zm.)
- pr. przew. – ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (tekst jedn.: Dz. U. z 2015 r. poz. 915)
- rozporządzenie nr 543/69 – rozporządzenie Rady (EWG) nr 543/69 z dnia 25 marca 1969 r. w sprawie harmonizacji niektórych ustaw socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz. Urz. WE L 77 z 29.03.1969, s. 49)
- rozporządzenie nr 3820/85 – rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz. Urz. WE L 370 z 31.12.1985, s. 1, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 5, t. 1, s. 319)
- rozporządzenie nr 3821/85 – rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urzędzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym (Dz. Urz. WE L 370 z 31.12.1985,

- s. 8, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 1, s. 227)
- rozporządzenie nr 561/2006 – 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 rozporządzenia 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, s. 1, z późn. zm.)
- r.p.s. / rozporządzenie w sprawie podróży służbowej – rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 29 stycznia 2013 r. w sprawie należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej (Dz. U. poz. 167)
- r.p.s.p.g. – rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 19 grudnia 2002 r. w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju (Dz. U. Nr 236, poz. 1991 z późn. zm.)
- r.t.c. – rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 23 sierpnia 2007 r. w sprawie częstotliwości pobierania danych z tachografów cyfrowych i kart kierowców oraz warunków przechowywania tych danych (Dz. U. Nr 159, poz. 1128 z późn. zm.)
- r.w.n.p. – rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 29 maja 1996 r. w sprawie sposobu ustalania wynagrodzenia w okresie niewykonywania pracy oraz wynagrodzenia stanowiącego podstawę obliczania odszkodowań, odpraw, dodatków wyrównawczych do wynagrodzenia oraz innych należności przewidzianych w Kodeksie pracy (Dz. U. Nr 62, poz. 289 z późn. zm.)
- u.c.p.k. – ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (tekst jedn.: Dz. U. z 2012 r. poz. 1155 z późn. zm.)
- Umowa AETR – Umowa europejska sporządzona w Genewie dnia 1 lipca 1970 r. dotycząca pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowo (AETR) (Dz. U. z 1999 r. Nr 94, poz. 1086, zał.)
- u.m.w. – ustawa z dnia 10 października 2002 r. o minimalnym wynagrodzeniu za pracę (tekst jedn.: Dz. U. z 2015 r. poz. 2008)
- u.r.o.n. – ustawa z dnia 27 sierpnia 1997 r. o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych (tekst jedn.: Dz. U. z 2011 r. Nr 127, poz. 721 z późn. zm.)

- u.t.d. – ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym
(tekst jedn.: Dz. U. z 2013 r. poz. 1414 z późn. zm.)

Czasopisma i publikatory

- M.PPr. – Monitor Prawa Pracy
OSNAPiUS – Orzecznictwo Sądu Najwyższego. Izba Administracyjna,
Pracy i Ubezpieczeń Społecznych
OSNC – Orzecznictwo Sądu Najwyższego. Izba Cywilna
OSNP – Orzecznictwo Sądu Najwyższego. Izba Pracy, Ubezpieczeń
Społecznych i Spraw Publicznych
OSPika – Orzecznictwo Sądów Polskich i Komisji Arbitrażowych
PiZS – Praca i Zabezpieczenie Społeczne
Rzeczpospolita DF – Rzeczpospolita Dobra Firma

Inne

- NSA – Naczelny Sąd Administracyjny
SA – sąd apelacyjny
SN – Sąd Najwyższy
TS – Trybunał Sprawiedliwości
WSA – wojewódzki sąd administracyjny

Rozdział 1

Źródła i zakres regulacji czasu pracy kierowców

1.1. Źródła regulacji czasu pracy kierowców

Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, warunków pracy kierowców oraz ujednoczenie warunków konkurencji na rynku transportowym wymagały wprowadzenia odrębnych przepisów regulujących maksymalne okresy prowadzenia pojazdu, obowiązkowe okresy odpoczynku dobowego i tygodniowego, obowiązkowe przerwy w prowadzeniu pojazdu czy też czas pracy kierowców.

Od 1 maja 2004 r. czas pracy kierowców zatrudnionych na podstawie stosunku pracy regulują przepisy ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (tekst jedn.: Dz. U. z 2012 r. poz. 1155 z późn. zm.). Ustawa ta została wprowadzona w związku z koniecznością wdrożenia dyrektywy 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 marca 2002 r. w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego (Dz. Urz. WE L 80 z 23.03.2002, s. 35, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 5, t. 4, s. 224) i równoczesnego wyłączenia z przepisów ustawy o czasie pracy kierowców postanowień wynikających z rozporządzenia Rady (EWG) nr 3820/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz. Urz. WE L 370 z 31.12.1985, s. 1, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 5, t. 1, s. 319), które 1 maja 2004 r., czyli z dniem uzyskania przez Rzeczpospolitą Polską członkostwa w Unii Europejskiej, stało się samoistnie obowiązującym aktem prawnym.

Pierwsze regulacje dotyczące pracy kierowców i tachografów zostały wprowadzone w Unii Europejskiej rozporządzeniem Rady (EWG) nr 543/694 z dnia 25 marca 1969 r. (Dz. Urz. WE L 77 z 29.03.1969, s. 49).

W rozporządzeniu tym wprowadzono m.in. minimalny wiek dla kierowców, pomocników kierowców i konduktorów, ograniczenia dotyczące ciągłego i dziennego czasu prowadzenia pojazdu, minimalny czas trwania i inne warunki dotyczące przerw oraz dziennych i tygodniowych okresów odpoczynku, wymóg zapisywania aktywności oraz promowanie stosowania automatycznych systemów zapisu. Rozporządzenie to miało poprawić warunki socjalne pracowników transportu drogowego, zwiększyć bezpieczeństwo na drogach i rozwiązać problemy związane z konkurencją w transporcie drogowym, kolejowym i wodnym śródlądowym.

Rozporządzenie nr 3820/85 w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego zostało wprowadzone 20 grudnia 1985 r. i uchyliło rozporządzenie nr 543/69. Z uwagi na ogólne sformułowania użyte w niektórych przepisach rozporządzenia nr 3820/85, dotyczących czasu prowadzenia pojazdem, przerw i okresów odpoczynku kierowców uczestniczących w krajowym i międzynarodowym transporcie drogowym na terytorium Wspólnoty, wystąpiły trudności w zakresie wykładni, stosowania, egzekwowania i monitorowania tych przepisów w jednolity sposób we wszystkich państwach członkowskich. Dla osiągnięcia celów tych przepisów pożądane było ich skuteczne i jednolite egzekwowanie, a także wprowadzenie jaśniejszych i prostszych przepisów, które byłyby łatwiejsze do zrozumienia¹. Rozporządzenie nr 3820/85 zostało uchylone przepisami rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85, które weszło w życie z dniem 11 kwietnia 2007 r. Przy tworzeniu rozporządzenia nr 561/2006 legislatorom unijnym przyświecała generalna zasada zwiększania ochrony socjalnej kierowców wykonujących przewozy drogowe, tak aby eliminować przyczyny ich niewyspania, zmęczenia i przepracowania.

¹ Zob. pkt 3 i 4 preambuły rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz. Urz. UE L 102 z 11.04.2006, s. 1, z późn. zm.).

1.2. Zakres regulacji ustawy o czasie pracy kierowców

Ustawa o czasie pracy kierowców określa:

- 1) czas pracy kierowców wykonujących przewóz drogowy, zatrudnionych na podstawie stosunku pracy;
- 1a) czas pracy przedsiębiorców osobiście wykonujących przewozy drogowe, w rozumieniu art. 4 pkt 6a ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym;
- 1b) czas pracy osób niezatrudnionych przez przedsiębiorcę, lecz osobiście wykonujących przewozy drogowe, w rozumieniu art. 4 pkt 6a ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, na jego rzecz;
- 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 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 zmieniającym rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylającym rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85, oraz Umową europejską dotyczącą pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR), sporządzoną w Genewie dnia 1 lipca 1970 r.;
- 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 (art. 1 u.c.p.k.).

Przepisy ustawy o czasie pracy kierowców należy stosować do wszystkich pracowników wykonujących zawód kierowcy, niezależnie od rodzaju prowadzonego pojazdu. Przepisy ustawy określające czas pracy kierowców zatrudnionych na podstawie stosunku pracy mają do nich zastosowanie, jeżeli przepisy innych ustaw nie stanowią inaczej (art. 5 u.c.p.k.).

Zgodnie z art. 1 pkt 1 u.c.p.k. ustawa określa m.in. czas pracy 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 rozpo-

ządzeniu nr 561/2006. Zgodnie z art. 4 lit. a wskazanego 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.

Przepisy ustawy o czasie pracy kierowców znajdują zatem zastosowanie do wszystkich kierowców zatrudnionych w ramach stosunku pracy odbywających taką podróż. Nie znajdują do nich zastosowania przewidziane w rozporządzeniu wyłączenia, dotyczące m.in. przewozu drogowego rzeczy, gdy dopuszczalna masa całkowita pojazdów łącznie z przyczepą lub naczepą jest mniejsza niż 3,5 t, 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 przewiduje².

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

Przykład

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

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.

Przykład

Kierowca zatrudniony na podstawie umowy o pracę pracuje osiem godzin dziennie od poniedziałku do piątku, zajmuje się wywożeniem odpadów komunalnych z gospodarstw domowych oraz firm (pracownik dziennie opróż-

² Zob. pismo Departamentu Prawnego Głównego Inspektoratu Pracy z dnia 16 października 2007 r., GNP-302-4560-464/07/PE, Rzeczpospolita DF 2007, nr 245, s. 3.

³ Wyrok WSA w Warszawie z dnia 22 marca 2005 r., VI SA/Wa 993/04, LEX nr 841874.

nia 150 pojemników z domów prywatnych i jeden ze sklepu spożywczego). Czy pracownika obowiązuje ustawa o czasie pracy kierowcy i rozporządzenie nr 561/2006?

Kierowcę zatrudnionego na podstawie umowy o pracę, który wykonuje wymienione w pytaniu przewozy (wywożenie odpadów komunalnych z gospodarstw domowych i z firm pojazdem powyżej 3,5 tony dopuszczalnej masy całkowitej) obowiązują zarówno przepisy ustawy o czasie pracy kierowców, jak i rozporządzenia nr 561/2006. Jedynie przewozy pojazdami poniżej 3,5 tony dopuszczalnej masy całkowitej oraz kierowcy niezatrudnieni na podstawie umowy o pracę będą wyłączeni zarówno z zakresu obowiązywania przepisów rozporządzenia nr 561, jak i u.c.p.k. Na podstawie art. 29 u.c.p.k. ze stosowania rozporządzenia 561 na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej wyłączono kategorie pojazdów, o których mowa w art. 13 ust. 1 rozporządzenia nr 561/2006. Należą do nich m.in. pojazdy używane w związku z odprowadzaniem ścieków, ochroną przeciwpożarową czy zbieraniem odpadów z gospodarstw domowych i ich wywozem (art. 13 ust. 1 lit. h rozporządzenia nr 561/2006). Pojazdy o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony, wywożące jednak zarówno odpady z gospodarstw domowych, jak i podmiotów prowadzących działalność gospodarczą, nie podlegają wyłączeniu z przepisów rozporządzenia nr 561/2006.

Należy przy tym zauważyć, że 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.

Ustawa o czasie pracy kierowców jest regulacją szczególną w stosunku do przepisów ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy (tekst jedn.: Dz. U. z 2014 r. poz. 1502 z późn. zm.). Zgodnie z art. 4 u.c.p.k. w zakresie nieuregulowanym jej przepisami stosuje się przepisy kodeksu pracy. Zatem w razie braku regulacji danej kwestii w ustawie o czasie pracy kierowców zastosowanie znajduje bezpośrednio przepis kodeksu pracy. Sferą, w której przepisy kodeksu pracy znajdują w pełni swoje zastosowanie w sprawach dotyczących czasu pracy kierowców-pracowników, jest ustalanie wynagrodzenia za godziny nadliczbowe, udzielanie czasu wolnego za pracę w godzinach nadliczbowych, ustalanie wymiaru i rozliczanie czasu pracy, a także praca w niedziele i święta (zasady jej zlecania i rekompensowania).

W ustawie o czasie pracy kierowców uregulowane są także okresy prowadzenia pojazdów, obowiązkowe przerwy w czasie prowadzenia i gwarantowane okresy odpoczynku kierowców:

- 1) zatrudnionych na podstawie stosunku pracy,
 - 2) niebędących pracownikami
- wykonujących przewozy regularne na trasach nieprzekraczających 50 km pojazdami, o których mowa w rozporządzeniu nr 561/2006, a więc pojazdami skonstruowanymi lub trwale przystosowanymi i przeznaczonymi do przewozu więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą.

Tym ostatnim kierowcom poświęcony został odrębny rozdział 4a ustawy.

Do części kierowców stosuje się zarówno przepisy ustawy o czasie pracy kierowców, jak i rozporządzenia nr 561/2006, do części tylko przepisy ustawy, a do części – niezatrudnionej w ramach stosunku pracy – tylko przepisy rozporządzenia nr 561/2006.

1.3. Zakres regulacji rozporządzenia nr 561/2006

Rozporządzenie nr 561/2006 ma na celu poprawę warunków socjalnych pracowników objętych jego zakresem, a także ogólną poprawę bezpieczeństwa drogowego. Służą temu głównie przepisy określające maksymalny dzienny, tygodniowy i przypadający w okresie każdego 2 kolejnych tygodni czas prowadzenia pojazdu, przepis zobowiązujący kierowcę do korzystania z regularnego tygodniowego okresu odpoczynku co najmniej raz na 2 tygodnie oraz przepisy przewidujące, że w żadnym przypadku dzienny okres odpoczynku nie powinien być krótszy niż nieprzerwany okres 9 godzin (zob. pkt 17 preambuły rozporządzenia nr 561/2006).

Rozporządzenie nr 561/2006 stosuje się, niezależnie od kraju rejestracji pojazdu, do przewozu drogowego wykonywanego:

- 1) wyłącznie na terytorium Wspólnoty oraz
- 2) pomiędzy Wspólnotą, Szwajcarią i państwami będącymi stronami umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym (zob. art. 2 ust. 2 rozporządzenia nr 561/2006).

Zakres przedmiotowy rozporządzenia nr 561/2006 obejmuje czas prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i okresów odpoczynku kierowców wykonujących zarówno przewóz drogowy rzeczy, jak i osób (art. 1 rozporządzenia nr 561/2006).

Rozporządzenie nr 561/2006 obejmuje swoimi regulacjami **przewóz drogowy**, którym jest każda podróż odbywana w całości lub części po drogach publicznych przez pojazd, z ładunkiem lub bez, używany do przewozu osób lub rzeczy (zob. art. 4 lit. a rozporządzenia nr 561/2006). Definicję drogi pub-

licznej ustala każde państwo członkowskie. Podróż zaczyna się od przejęcia pojazdu przez kierowcę i kończy się, kiedy kierowca przestaje sprawować kontrolę nad pojazdem lub zaczyna się okres odpoczynku. W takim przypadku podróż może się składać z wielu krótszych podróży. W efekcie definicja ta włącza w zakres rozporządzenia także przewóz poza drogami publicznymi (np. na terenie prywatnym), jeżeli stanowi on część podróży obejmującej również przewóz po drogach publicznych w ciągu dziennego okresu prowadzenia pojazdu. Przepisy rozporządzenia obejmują również przewozy drogowe odbywane pojazdem bez ładunku⁴.

Podstawa zatrudnienia kierowcy nie ma znaczenia dla ustalenia, czy stosuje się do niego przepisy rozporządzenia nr 561/2006, czy też nie. Istotne jest ustalenie typu przewozu i to, jakim pojazdem taki kierowca kieruje.

Kierowcą – w myśl przepisów rozporządzenia nr 561/2006 – jest przy tym 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 (zob. art. 4 lit. c rozporządzenia nr 561/2006). Przepisy rozporządzenia nr 561/2006, a tym samym kontrola, mogą więc potencjalnie objąć nawet pasażera znajdującego się w pojeździe, który przebywa w nim w celu podjęcia jego prowadzenia. Jeżeli jednak osoba wykonująca zawód kierowcy znajduje się w pojeździe jako pasażer i nie pozostaje w gotowości do podjęcia jazdy, to nie podlega w ramach takiej podróży przepisom rozporządzenia nr 561/2006. Jeżeli natomiast w pojeździe znajdują się dwaj kierowcy (z 1-godzinną tolerancją na początku podróży), mogą powołać się na przepisy dotyczące załogi kilkuosobowej, w przeciwnym razie do obu kierowców stosuje się zasady dotyczące załogi jednoosobowej.

W piśmie wystosowanym do Leaseurope przez Komisję Europejską zasugerowano, że prowadzenie pojazdów ciężarowych i osobowych nie wchodzi w zakres rozporządzenia nr 561/2006, jeżeli kierowca w ramach swojego zatrudnienia nie wykonuje nigdy przewozu towarów ani osób. Dotyczy to przede wszystkim dwóch grup:

- 1) kierowców zatrudnionych przez wypożyczalnię pojazdów do odbierania i dostarczania pustych pojazdów w ruchu drogowym lub przemieszczania pojazdów między lokalnymi oddziałami przedsiębiorstwa;

⁴ Zob. Wyjaśnienie rozporządzenia (WE) nr 561/2006 udatwiającego zharmonizowane egzekwowanie przepisów podczas kontroli drogowych, http://ec.europa.eu/transport/modes/road/social_provisions/doc/trace_explanatory_text_pl.pdf, dostęp: 24.11.2015, s. 27.

- 2) mechaników i techników, którzy mogą odbierać i dostarczać puste pojazdy do celów napraw lub odbierać puste pojazdy do celów corocznych badań technicznych.

W związku z powyższym, przy podejmowaniu decyzji, czy dany pojazd wchodzi w zakres rozporządzenia nr 561/2006, należy również wziąć pod uwagę status i czynności wykonywane przez kierowcę. Treść wskazanego pisma nie spotkała się z powszechną akceptacją ze strony państw członkowskich. Do każdego państwa członkowskiego z osobna należy decyzja, czy będzie ono przestrzegać jego treści⁵.

Generalnie rozporządzenie nr 561/2006 ma zastosowanie do przewozu drogowego:

- 1) rzeczy, gdy dopuszczalna masa całkowita pojazdów, łącznie z przyczepą lub naczepą, przekracza 3,5 t lub
- 2) osób, pojazdami skonstruowanymi lub trwale przystosowanymi i przeznaczonymi do przewozu więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą.

Pojazd musi być zaprojektowany do przewozu towarów lub osób i normalnie wykorzystywany do tego celu; dlatego np. żuraw jezdniowy lub samochód betoniarka (nieprzewożąca betonu) są automatycznie wyłączone z zakresu rozporządzenia⁶.

Wykaz pojazdów wyłączonych spod obowiązywania przepisów rozporządzenia zawarty został w art. 3 rozporządzenia nr 561/2006. Są to:

I. Pojazdy, których się używa do przewozu osób w ramach przewozów regularnych, których trasa nie przekracza 50 km.

Należy przy tym zauważyć, że rozporządzenie nr 561/2006 nie zawiera definicji regularnych przewozów osób, lecz odsyła w art. 4 lit. n do pojęcia usług przewozowych, zdefiniowanych w art. 2 rozporządzenia Rady (EWG) nr 684/92 z dnia 16 marca 1992 r. w sprawie wspólnych zasad międzynarodowego przewozu osób autokarem i autobusem (Dz. Urz. WE L 74 z 20.03.1992, s. 1; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 6, t. 1, s. 306, z późn. zm.). Zgodnie ze wskazanym przepisem przez pojęcie usług regularnych należy rozumieć usługi polegające na przewozie osób w określonych odstępach czasu i określonymi trasami, przy założeniu, że pasażerowie są zabierani na z góry określonych przystankach i dowożeni na z góry określone przystanki; długość trasy przejazdu wynika z rozkładu jazdy załączonego do zezwolenia na wykonywanie przewozów regularnych osób.

⁵ Zob. tamże, s. 13.

⁶ Zob. tamże.

Do przewozów regularnych osób na trasie nieprzekraczającej 50 km znajdują zastosowanie przepisy rozdziału 4a ustawy o czasie pracy kierowców, regulujące okresy prowadzenia pojazdów, obowiązkowe przerwy w prowadzeniu i gwarantowane okresy odpoczynku kierowców.

II. Pojazdy lub zespoły pojazdów o maksymalnej dopuszczalnej masie nieprzekraczającej 7,5 t, używane do przewozu materiałów, sprzętu lub urządzeń do użytku kierowcy w trakcie pracy, które to pojazdy są używane wyłącznie w promieniu 100 km od bazy przedsiębiorstwa oraz pod warunkiem, że prowadzenie takich pojazdów nie stanowi głównego zajęcia kierowcy.

Przykład

Czy pojazdy wykorzystywane jako lokalne sklepy na rynkach lokalnych zostały wyłączone spod obowiązywania przepisów rozporządzenia nr 561/2006? Pojazdy wykorzystywane jako lokalne sklepy na rynkach lokalnych lub do sprzedaży obwoźnej mogły być zwolnione z zasad dotyczących godzin pracy kierowcy na mocy art. 13 ust. 1 lit. f nieobowiązującego już rozporządzenia nr 3820/85. Nie ma już takiej możliwości na podstawie rozporządzenia nr 561/2006. Kierowcy takich pojazdów nie pokonują dużych odległości ani nie prowadzą pojazdu przez wiele godzin, a ich główna działalność zawodowa nie polega na przewożeniu towarów, tylko na ich sprzedaży.

Wyjaśnienie:

Rozporządzenie nr 561/2006 w art. 13 ust. 1 lit. d tiret drugie zezwala na wyłączenie pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 7,5 t, które są używane do przewozu materiałów, sprzętu lub urządzeń do użytku kierowcy w trakcie pracy. Pojazdy takie są używane wyłącznie w promieniu 100 km od bazy przedsiębiorstwa oraz pod warunkiem, że prowadzenie takich pojazdów nie stanowi głównego zajęcia kierowcy. Orzeczenie Trybunału Sprawiedliwości z dnia 17 marca 2005 r. w sprawie *C-128/04 Postępowanie karne Annie Andréa Raemdonck i Raemdonck-Janssens BVBA*, LEX nr 219005, potwierdza, że terminy „materiały lub sprzęt” obejmują nie tylko narzędzia i przyrządy, lecz także towary niezbędne do wykonywania pracy stanowiącej główną działalność kierowcy danego pojazdu. W tym kontekście oznacza to, że pojazdy wykorzystywane jako lokalne sklepy na rynkach lokalnych mogą być zwolnione na mocy tego artykułu, jeżeli pokonywana przez nie odległość nie przekracza 100 km od bazy i jeżeli prowadzenie pojazdu nie stanowi głównej działalności kierowcy. Trzeba jednak pamiętać, że zwolnienie to nie jest automatyczne, tylko podlega indywidualnej decyzji państwa członkowskiego, czy udzieli go ono na swoim terytorium⁷.

⁷ Zob. wyjaśnienie udzielone przez służby Komisji Europejskiej członkowi Parlamentu Patrickowi Doeringowi, pismo z dnia 12 listopada 2007 r.

III. Pojazdy, których dopuszczalna maksymalna prędkość nie przekracza 40 km/h.

IV. Pojazdy, które są własnością sił zbrojnych, służb obrony cywilnej, straży pożarnej i sił odpowiedzialnych za utrzymanie porządku publicznego, lub wynajmowane przez nie bez kierowcy, gdy przewóz wykonywany jest w związku z zadaniami powierzonymi tym służbom i pozostaje pod ich kontrolą.

Powyższe wyłączenie dotyczy pojazdów należących do Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej i innych państw członkowskich, Policji, Straży Gminnej lub Straży Miejskiej, straży pożarnej, a także pojazdy takich służb odpowiedzialnych za utrzymanie porządku publicznego, jak: Biuro Ochrony Rządu, Straż Graniczna, służba celna czy zarząd dróg. Wyłączone spod obowiązywania przepisów rozporządzenia nr 561/2006 są również pojazdy, które na podstawie umowy najmu zostały przekazane w użytkowanie innym podmiotom przez te służby, pod tym jednak warunkiem, że przewóz jest wykonywany ze względu na realizację zadań tych służb i pod ich kontrolą⁸.

Wyłączeniu w związku z wymienionym punktem nie podlegają autobusy należące do wojska, przewożące np. dzieci żołnierzy zawodowych na obozy, kolonie itp., ponieważ takie przejazdy nie są wykonywane w związku z zadaniami powierzonymi tym służbom.

V. Pojazdy, które są używane w razie wypadków lub do prowadzenia działań ratunkowych, w tym pojazdy używane w niehandlowym przewozie pomocy humanitarnej.

Zgodnie z § 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 listopada 2002 r. w sprawie określenia dokumentów potwierdzających wykonywanie przez przedsiębiorcę przewozów w ramach pomocy humanitarnej, medycznej lub w przypadku klęski żywiołowej (Dz. U. Nr 199, poz. 1676) dokumentem potwierdzającym wykonywanie przez przedsiębiorcę przewozów w ramach pomocy humanitarnej, medycznej lub w przypadku klęski żywiołowej jest oświadczenie wystawione przez organizatora danego przewozu. Oświadczenie to powinno zawierać w szczególności:

- 1) oznaczenie jednostki będącej organizatorem przewozu, jej siedziby i adresu;
- 2) oznaczenie przedsiębiorcy wykonującego organizowany transport drogowy, jego siedziby i adresu;

⁸ Zob. R. Strachowska, *Komentarz do rozporządzenia nr 561/2006 w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego*, LEX/el. 2011.

- 3) numery rejestracyjne pojazdów samochodowych wykonujących organizowany przewóz;
- 4) termin organizowanego przewozu;
- 5) określenie rodzaju i zakresu organizowanego przewozu;
- 6) określenie trasy przejazdu po terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, a w przypadku międzynarodowego transportu drogowego – również wskazanie przejść granicznych, przez które nastąpi przekroczenie granicy państwowej.

VI. Pojazdy specjalistyczne, które są używane do celów medycznych.

Z reguły większość pojazdów medycznych nie przekracza dopuszczalnej masy całkowitej 3,5 t, więc podlega ogólnemu wyłączeniu z przepisów rozporządzenia nr 561/2006. Zdarzają się jednak pojazdy o większej masie, jak np. autobusy do wykonywania badań mammograficznych, które należy zakwalifikować jako specjalistyczne pojazdy używane do celów medycznych.

Jak słusznie zauważa R. Strachowska, ponieważ przepisy rozporządzenia nr 561/2006 oraz przepisy prawa krajowego nie definiują pojęcia pojazdów specjalistycznych używanych do celów medycznych, przez pojęcie to należy rozumieć „wszelkie pojazdy zawierające specjalistyczny sprzęt medyczny i służące do celów medycznych (w tym w szczególności do celów ratownictwa medycznego w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 8 września 2006 r. o ratownictwie medycznym (Dz. U. Nr 191, poz. 1410 z późn. zm.))”⁹.

VII. Pojazdy specjalistyczne pomocy drogowej, które poruszają się w promieniu 100 km od swojej bazy.

VIII. Pojazdy, które są poddawane próbom drogowym do celów rozwoju technicznego lub w ramach napraw albo konserwacji oraz pojazdy nowe lub przebudowane, które nie zostały jeszcze dopuszczone do ruchu.

Wyłączenie to nie dotyczy przedsiębiorstw transportowych. Dotyczy natomiast producentów pojazdów ciężarowych.

IX. Pojazdy lub zespoły pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 7,5 t, które są używane do niehandlowego przewozu rzeczy.

X. Pojazdy użytkowe o statusie pojazdów zabytkowych zgodnie z przepisami państwa członkowskiego, w którym są użytkowane, wykorzystywane do niehandlowych przewozów osób lub rzeczy.

⁹ Tamże.

Warunkiem wyłączenia od stosowania przepisów rozporządzenia nr 561/2006 jest niehandlowy charakter przewozu rzeczy. Niehandlowy przewóz w żaden sposób nie jest związany, nawet ubocznie, z prowadzeniem działalności gospodarczej, która to działalność jest immanentną cechą przewozu niezarobkowego, tj. przewozu na potrzeby własne¹⁰.

Ponadto, na podstawie art. 29 u.c.p.k., ze stosowania przepisów art. 5–9 rozporządzenia nr 561/2006¹¹ na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej wyłączono kolejne kategorie pojazdów, o których mowa w art. 13 ust. 1 rozporządzenia nr 561/2006. Należą do nich przewozy wykonywane:

- 1) pojazdami będącymi własnością organów publicznych lub wynajmowanymi przez nie bez kierowcy, w celu wykonywania przewozów drogowych, które nie stanowią konkurencji dla prywatnych przedsiębiorstw transportowych;
- 2) pojazdami używanymi lub wynajmowanymi bez kierowcy przez przedsiębiorstwa rolnicze, ogrodnicze, leśne, gospodarstwa rolne lub rybackie do przewozu rzeczy w ramach własnej działalności gospodarczej w promieniu do 100 km od bazy przedsiębiorstwa – wyłączenie to dotyczy np. przetwórnicy ryb, owoców czy warzyw, spółdzielni rybackich, tartaków wykonujących przewozy na potrzeby własne;
- 3) ciągnikami rolniczymi i leśnymi używanymi w działalności rolniczej lub leśnej, w promieniu do 100 km od bazy przedsiębiorstwa, które jest właścicielem lub użytkownikiem takiego pojazdu;
- 4) pojazdami lub zespołami pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 7,5 t, używanymi przez operatorów świadczących usługi powszechne określone w art. 2 pkt 13 dyrektywy 97/67/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 grudnia 1997 r. w sprawie wspólnych zasad rozwoju rynku wewnętrznego usług pocztowych Wspólnoty oraz poprawy jakości usług (Dz. Urz. WE L 15 z 21.01.1998, s. 14, z późn. zm.) do dostarczania przesyłek w ramach usług powszechnych:
 - a) przez operatorów świadczących usługi powszechne określone w art. 2 pkt 13 dyrektywy 97/67/WE do dostarczania przesyłek w ramach usług powszechnych lub

¹⁰ Wyrok WSA w Gdańsku z dnia 30 listopada 2011 r., III SA/Gd 432/11, LEX nr 1153914.

¹¹ Są to przepisy dotyczące minimalnego wieku kierowców i konduktorów (art. 5 rozporządzenia nr 561/2006), dziennego i tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu (art. 6 rozporządzenia nr 561/2006), przerwy w prowadzeniu pojazdu (art. 7 rozporządzenia nr 561/2006), dziennego i tygodniowego okresu odpoczynku (art. 8 i 9 rozporządzenia nr 561/2006).

b) do przewozu materiałów, sprzętu lub urządzeń do użytku kierowcy w trakcie pracy.

Pojazdy takie są używane wyłącznie w promieniu 100 km od bazy przedsiębiorstwa oraz pod warunkiem że prowadzenie takich pojazdów nie stanowi głównego zajęcia kierowcy;

- 5) pojazdami poruszającymi się wyłącznie po wyspach o powierzchni nieprzekraczającej 2300 km² w strefach, które nie są połączone z resztą terytorium kraju mostem, brodem lub tunelem przeznaczonym dla pojazdów silnikowych;
- 6) pojazdami używanymi do przewozu rzeczy w promieniu 100 km od bazy przedsiębiorstwa, z napędem na gaz ziemny lub ciekły lub z napędem elektrycznym, o dopuszczalnej masie całkowitej, wraz z przyczepami lub naczepami, nieprzekraczającej 7,5 t;
- 7) pojazdami używanymi do nauki jazdy i egzaminów w celu uzyskania prawa jazdy lub świadectwa kwalifikacji zawodowych, pod warunkiem że nie używa się ich do zarobkowego przewozu rzeczy lub osób;
- 8) pojazdami używanymi w związku z odprowadzaniem ścieków, ochroną przeciwpowodziową, konserwacją urządzeń zaopatrujących w wodę, gaz i elektryczność, utrzymaniem i kontrolą dróg, zbieraniem odpadów z gospodarstw domowych i ich wywozem, usługami telegraficznymi i telefonicznymi, nadawaniem programów radiowych i telewizyjnych oraz wykrywaniem nadajników lub odbiorników radiowych lub telewizyjnych.

Wyłączeniu będą podlegały przykładowo pojazdy przewożące piasek czy grys na podbudowę drogi, płyty betonowe na konstrukcję drogi, farbę na malowanie oznakowania drogi. Kierowca przewożący taki ładunek powinien mieć przy sobie dokumenty potwierdzające, na który dokładnie remontowany czy budowany odcinek drogi go dostarcza;

- 9) pojazdami wyposażonymi w 10 do 17 miejsc siedzących, używanymi wyłącznie do niehandlowego przewozu osób;
- 10) specjalistycznymi pojazdami do przewozu wyposażenia cyrków i wesołych miasteczek;
- 11) specjalnie wyposażonymi pojazdami szczególnego zastosowania, które w podstawowym zakresie służą celom edukacyjnym w czasie postoju;
- 12) pojazdami używanymi do odbioru mleka z gospodarstw rolnych oraz odwożenia do nich pojemników na mleko lub produktów mlecznych przeznaczonych na pasze zwierzęce.

Wyłączenie to dotyczy przykładowo spółdzielni mleczarskich czy zakładów przetwórstwa mleczarskiego. Jego celem jest uchronienie mleka przed zepsuciem wskutek przedłużającego się transportu;

- 13) specjalistycznymi pojazdami do przewozu pieniędzy oraz/lub przedmiotów wartościowych;
- 14) pojazdami używanymi do przewozu odpadów lub tusz zwierzęcych nieprzeznaczonych do spożycia przez ludzi.
Przewozy tego typu są szczególnie nieprzyjemne dla kierowcy, ze względu na nieprzyjemny zapach i gromadzenie się różnego rodzaju insektów. Kierowca mógłby mieć również kłopoty ze znalezieniem odpowiedniego parkingu na czas przerwy;
- 15) pojazdami używanymi wyłącznie na drogach wewnątrz obiektów, takich jak porty, obszary międzyportowe oraz terminale kolejowe;
- 16) pojazdami wykorzystywanymi do przewozu żywych zwierząt z gospodarstw na miejscowe targowiska i z powrotem lub z targowisk do miejscowych rzeźni w promieniu do 100 km.

Rozporządzenie nr 561/2006 stosuje się, niezależnie od kraju rejestracji pojazdu, do przewozu drogowego wykonywanego:

- 1) wyłącznie na terytorium Wspólnoty oraz
- 2) pomiędzy Wspólnotą, Szwajcarią i państwami będącymi stronami umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym (art. 2 ust. 2 rozporządzenia nr 561/2006).

1.4. Zakres regulacji Umowy AETR

Przepisy Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe, zawartej w Genewie dnia 1 lipca 1970 r. (Dz. U. z 1999 r. Nr 94, poz. 1086, zał.) – zwanej dalej Umową AETR¹² – stosuje się, w miejsce rozporządzenia nr 561/2006, do międzynarodowego transportu drogowego wykonywanego w części poza obszarami obowiązywania tego rozporządzenia¹³ do:

- 1) pojazdów zarejestrowanych we Wspólnocie lub w państwach będących stronami Umowy AETR, na całej trasie;

¹² Ang. European Agreement Concerning the Work of Crews of Vehicles Engaged in International Road Transport.

¹³ Czyli poza terytorium Wspólnoty oraz poza Szwajcarią i państwami będącymi stronami umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym.

- 2) pojazdów zarejestrowanych w państwie trzecim, niebędącym stroną AETR, tylko w odniesieniu do części trasy znajdującej się na terytorium Wspólnoty lub państw będących stronami AETR (art. 2 ust. 3 rozporządzenia nr 561/2006).

Wyrażenie „w części” oznacza tu, że część podróży odbyła się poza obszarem Unii Europejskiej, Europejskiego Obszaru Gospodarczego i Szwajcarii.

W trakcie przewozów podlegających AETR znajdują się pojazdy:

- 1) zarejestrowane w krajach spoza Unii Europejskiej będących stronami AETR, poruszające się na terenie Wspólnoty;
- 2) nie pochodzące z Unii Europejskiej, AETR, Europejskiego Obszaru Gospodarczego ani Szwajcarii, jeżeli poruszają się w krajach Unii Europejskiej lub AETR;
- 3) zarejestrowane w Unii Europejskiej, Europejskim Obszarze Gospodarczym lub Szwajcarii, jeżeli ich trasa wiedzie do lub z krajów AETR lub przez takie kraje.

Umowa AETR w naszym kraju weszła w życie dnia 24 listopada 1999 r. po złożeniu przez Polskę dokumentu ratyfikacyjnego¹⁴. Od tego dnia stała się częścią krajowego porządku prawnego. Umowa AETR, ratyfikowana przez Polskę w dniu 15 maja 1992 r., nie była źródłem powszechnie obowiązującego prawa przed wejściem w życie Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. (Dz. U. Nr 78, poz. 483 z późn. zm.).

Umowę AETR stosuje się do pojazdów:

- 1) zarejestrowanych w Unii Europejskiej w państwach będących stronami Umowy AETR – na całej trasie;
- 2) zarejestrowanych w państwach spoza Umowy AETR – na części trasy przebiegającej na terenie Unii Europejskiej lub państw-stron Umowy AETR (zob. art. 2 ust. 3 rozporządzenia nr 561/2006).

Następujące państwa stały się stronami umowy, składając dokumenty ratyfikacyjne lub przystąpienia bądź oświadczenia o sukcesji w niżej podanych datach:

¹⁴ Oświadczenie rządowe z dnia 30 sierpnia 1999 r. w sprawie ratyfikacji przez Rzeczpospolitą Polską Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR), sporządzonej w Genewie dnia 1 lipca 1970 r., oraz ogłoszenia jednolitego tekstu tej umowy (Dz. U. Nr 94, poz. 1087 z późn. zm.).

Państwo	Data przystąpienia
Andora	13 lutego 1997 r.
Austria	11 czerwca 1975 r.
Azerbejdżan	16 sierpnia 1996 r.
Belgia	30 grudnia 1977 r.
Białoruś	5 kwietnia 1993 r.
Bośnia i Hercegowina	12 stycznia 1994 r.
Bułgaria	12 maja 1995 r.
Chorwacja	3 sierpnia 1992 r.
Republika Czeska	2 czerwca 1993 r.
Dania	30 grudnia 1977 r.
Estonia	3 maja 1993 r.
Finlandia	16 lutego 1999 r.
Francja	9 stycznia 1978 r.
Grecja	11 stycznia 1974 r.
Hiszpania	3 stycznia 1973 r.
Irlandia	28 sierpnia 1979 r.
Kazachstan	17 lipca 1995 r.
Liechtenstein	6 listopada 1996 r.
Litwa	3 czerwca 1998 r.
Luksemburg	30 grudnia 1977 r.
Łotwa	14 stycznia 1994 r.
Mołdawia	26 maja 1993 r.
Niderlandy	30 grudnia 1977 r.
Niemcy	9 lipca 1975 r.
Norwegia	28 października 1971 r.
Portugalia	20 września 1973 r.
Federacja Rosyjska	31 lipca 1978 r.
Rumunia	8 grudnia 1994 r.
Słowacja	28 maja 1993 r.
Słowenia	6 sierpnia 1993 r.

Państwo	Data przystąpienia
Szwecja	24 sierpnia 1973 r.
Turkmenistan	18 września 1996 r.
Uzbekistan	22 października 1998 r.
Włochy	28 grudnia 1978 r.
Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej	4 stycznia 1978 r.

Do Norwegii, Islandii i Lichtensteinu mają zastosowanie przepisy rozporządzenia nr 561/600, ponieważ państwa te należą do Europejskiego Obszaru Gospodarczego.

Szwajcaria jest również stroną Umowy AETR i pomimo że nie jest państwem członkowskim Unii Europejskiej, stosuje przepisy rozporządzenia nr 561/2006¹⁵.

Przykład

Samochód ciężarowy zarejestrowany w Wielkiej Brytanii (z jednym kierowcą) realizuje dostawy do Republiki Czeskiej – do takiego przewozu zastosowanie znajdą przepisy rozporządzenia nr 561/2006. Samochód jest następnie wysyłany do Rosji, żeby odebrać ładunek w celu dostarczenia go do Zjednoczonego Królestwa – wtedy stosuje się przepisy Umowy AETR¹⁶.

Służba prawna Komisji WE doszła do wniosku, że pomimo iż brzmienie art. 2 ust. 3 rozporządzenia nr 561/2006 może sugerować, że przewóz wykonywany przez pojazd jest decydującym czynnikiem przy określaniu przepisów mających zastosowanie, to w związku z art. 1 rozporządzenia nr 561/2006, stanowiącego, że to czynności kierowcy są przedmiotem regulacji tego aktu, przejazd rozpoczyna się wtedy, kiedy konkretny kierowca wsiada do pojazdu, a kończy się, kiedy ten kierowca kończy przewóz takim pojazdem. Dlatego – w tym kontekście – kiedy jest mowa o przewozach, dotyczy to przewozu konkretnego pojazdu z konkretnym kierowcą. Przykładowo, w przypadku pojazdu wykorzystywanego do przewozu towaru z Moskwy do Paryża przez Mińsk, gdy na całej trasie jest jeden kierowca, to powinien on stosować przepisy Umowy AETR. Z kolei

¹⁵ Zob. *Wyjaśnienie rozporządzenia...*, s. 20.

¹⁶ Tamże, s. 18.

jeżeli kierowca prowadzi pojazd z Moskwy do granicy z Polską, to powinien on stosować przepisy Umowy AETR. Drugi kierowca, który wsiada do pojazdu na granicy z Polską i pokonuje resztę trasy, powinien stosować przepisy rozporządzenia nr 561/2006¹⁷.

Zakres przedmiotowy Umowy AETR jest szerszy niż rozporządzenia nr 561/2006. Poza zagadnieniami dotyczącymi czasu prowadzenia, przerwy i odpoczynku Umowa AETR reguluje zasady stosowania i obsługi urządzeń rejestrujących czas prowadzenia pojazdu.

W Unii Europejskiej kwestie te uregulowane są rozporządzeniem Rady (EWG) nr 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym (Dz. Urz. UE L 370 z 31.12.1985, s. 8, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 1, s. 227).

Umowa AETR została niemal całkowicie dostosowana do rozporządzenia nr 561/2006 dnia 26 września 2010 r.

Planując kierowcy czas pracy, czas prowadzenia, przerwy w pracy i w prowadzeniu pojazdu, a także długość odpoczynku dobowego i tygodniowego, należy więc w pierwszej kolejności ustalić, które akty prawne mają do niego zastosowanie. Najtrudniejsze zadanie do wykonania mają przedsiębiorcy zatrudniający kierowców podlegających zarówno przepisom rozporządzenia nr 561/2006, jak i ustawy o czasie pracy kierowców. Muszą oni prawidłowo ustalić zarówno czas prowadzenia, przerwy w prowadzeniu, okresy odpoczynku dobowego i tygodniowego, określone w rozporządzeniu, jak i czas pracy oraz przerwy w pracy, wynikające z przepisów ustawy.

Obowiązujące przepisy przy planowaniu i rozliczaniu czasu pracy kierowców pozostających w stosunku pracy w zależności od rodzaju przewozu i miejsca jego wykonywania

Rodzaj przewozu	Miejsce przewozu	Stosowane akty prawne
przewóz drogowy rzeczy, gdy dopuszczalna masa całkowita pojazdów, łącznie z przyczepą lub naczepą, przekracza 3,5 t	Unia Europejska	– rozporządzenie nr 561/2006 – ustawa o czasie pracy kierowców
przewóz drogowy rzeczy, gdy dopuszczalna masa całkowita pojazdów, łącznie z przyczepą lub naczepą, przekracza 3,5 t	poza Unią Europejską na terenie państw objętych umową AETR	– Umowa AETR – ustawa o czasie pracy kierowców

¹⁷ Tamże, s. 19.

Rodzaj przewozu	Miejsce przewozu	Stosowane akty prawne
przewóz drogowy rzeczy, gdy dopuszczalna masa całkowita pojazdów, łącznie z przyczepą lub naczepą, nie przekracza 3,5 t	Unia Europejska i poza terenem Unii	– ustawa o czasie pracy kierowców
przewóz drogowy osób, pojazdami skonstruowanymi lub trwale przystosowanymi i przeznaczonymi do przewozu więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą	Unia Europejska	– rozporządzenie nr 561/2006 – ustawa o czasie pracy kierowców
przewóz drogowy osób, pojazdami skonstruowanymi lub trwale przystosowanymi i przeznaczonymi do przewozu więcej niż 9 osób, łącznie z kierowcą	poza Unią Europejską na terenie państw objętych umową AETR	– Umowa AETR – ustawa o czasie pracy kierowców
przewóz drogowy osób, pojazdami skonstruowanymi lub trwale przystosowanymi i przeznaczonymi do przewozu do 9 osób, łącznie z kierowcą	Unia Europejska i poza terenem Unii	– ustawa o czasie pracy kierowców

Przykładowo do pracownika zatrudnionego na stanowisku kierowcy pojazdu o masie całkowitej do 3,5 t należy stosować wyłącznie ustawę o czasie pracy kierowców, która określa czas pracy kierowców wykonujących przewóz drogowy, zatrudnionych na podstawie stosunku pracy. Do kierowców prowadzących pojazd o masie powyżej 3,5 t, niebędących pracownikami, stosuje się wyłącznie przepisy rozporządzenia nr 561/2006. Kierowców-pracowników, wykonujących przewozy drogowe objęte przepisami rozporządzenia, obowiązują zarówno przepisy tego rozporządzenia, jak i omawianej ustawy. Do kierowcy pojazdu o masie do 3,5 t nie stosuje się przepisów rozporządzenia nr 561/2006.

Pracodawców zatrudniających kierowców pojazdów o masie do 3,5 t nie ograniczają w planowaniu czasu pracy:

- 1) 60-godzinna tygodniowa norma czasu pracy;
- 2) 30- lub 45-minutowa przerwa w pracy, o której mowa w art. 13 u.c.p.k.;
- 3) 10-godzinny dobowy wymiar czasu pracy w przypadku, gdy praca jest wykonywana w porze nocnej,

- 4) obowiązek uzyskania od kierowcy oświadczenia na piśmie o wymiarze zatrudnienia albo o niepozostawaniu w zatrudnieniu u innego pracodawcy, o przeciętnej tygodniowej liczbie godzin wykonywanych przewozów drogowych lub innych czynności, na innej podstawie niż stosunek pracy, albo o ich niewykonywaniu (art. 22 u.c.p.k.).

Rozdział 2

Najważniejsze pojęcia i instytucje dotyczące pracy kierowców

2.1. Pojęcie transportu drogowego

Przez pojęcie transportu drogowego należy rozumieć transport drogowy w rozumieniu ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (tekst jedn.: Dz. U. z 2013 r. poz. 1414 z późn. zm.).

Zgodnie z art. 4 pkt 3 u.t.d. jako transport drogowy należy rozumieć krajowy transport drogowy lub międzynarodowy transport drogowy. Określenie to obejmuje również:

- 1) każdy przejazd drogowy wykonywany przez przedsiębiorcę pomocniczo w stosunku do działalności gospodarczej, niespełniający warunków, o których mowa w art. 4 pkt 4 u.t.d.;
- 2) działalność gospodarczą w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy.

Krajowy transport drogowy to podejmowanie i wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób lub rzeczy pojazdami samochodowymi zarejestrowanymi w kraju, za które uważa się również zespoły pojazdów składające się z pojazdu samochodowego i przyczepy lub naczepy, na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, przy czym jazda pojazdu, miejsce rozpoczęcia lub zakończenia podróży i przejazdu oraz droga znajdują się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej (zob. art. 4 pkt 1 u.t.d.).

Z kolei **międzynarodowy transport drogowy** to podejmowanie i wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób lub rzeczy pojazdami samochodowymi, za które uważa się również zespoły pojazdów składające się z pojazdu samochodowego i przyczepy lub naczepy, przy czym jazda pojazdu między miejscem początkowym i docelowym odbywa się z przekroczeniem granicy Rzeczypospolitej Polskiej (zob. art. 4 pkt 2 u.t.d.).

2.2. Pojęcie niezarobkowego przewozu drogowego

Niezarobkowy przewóz drogowy – przewóz na potrzeby własne – oznacza każdy przejazd pojazdu po drogach publicznych z pasażerami lub bez, załadowanego lub bez ładunku, przeznaczonego do nieodpłatnego krajowego i międzynarodowego przewozu drogowego osób lub rzeczy, wykonywany przez przedsiębiorcę pomocniczo w stosunku do jego podstawowej działalności gospodarczej, spełniający łącznie następujące warunki:

- 1) pojazdy samochodowe używane do przewozu są prowadzone przez przedsiębiorcę lub jego pracowników;
- 2) przedsiębiorca legitymuje się tytułem prawnym do dysponowania pojazdami samochodowymi;
- 3) w przypadku przejazdu pojazdu załadowanego – rzeczy przewożone są własnością przedsiębiorcy lub zostały przez niego sprzedane, kupione, wynajęte, wdzierżawione, wyprodukowane, wydobyte, przetworzone lub naprawione albo celem przejazdu jest przewóz osób lub rzeczy z przedsiębiorstwa lub do przedsiębiorstwa na jego własne potrzeby, a także przewóz pracowników i ich rodzin;
- 4) nie jest przewozem w ramach prowadzonej działalności gospodarczej w zakresie usług turystycznych (zob. art. 4 pkt 4 u.t.d.).

O tym, czy przewóz jest wykonywany na potrzeby własne, decyduje m.in. to, kto zasiada za kierownicą pojazdu, a nie to, kto znajduje się w tym czasie obok kierowcy. Już samo pojęcie przewozu na potrzeby własne zawiera w sobie element ścisłego powiązania celu przewozu z osobą wykonującą przewóz, a więc kierującą pojazdem. Dopiero niespełnienie warunku prowadzenia pojazdu przez przedsiębiorcę lub jego pracownika, który to warunek musi zaistnieć łącznie z pozostałymi wymienionymi w art. 4 pkt 4 u.t.d., dyskwalifikuje przewóz jako przewóz na potrzeby własne¹⁸.

2.3. Pojęcie przewozu drogowego i przewozu regularnego

Przewóz drogowy to każda podróż odbywana w całości lub części po drogach publicznych przez pojazd z ładunkiem lub bez, używany do przewozu osób lub rzeczy (zob. art. 4 lit. a rozporządzenia nr 561/2006).

¹⁸ Wyrok NSA z dnia 12 stycznia 2007 r., I OSK 336/06, LEX nr 292033.

Termin „pojazd” oznacza pojazd silnikowy, ciągnik, przyczepę lub naczepę albo zespół tych pojazdów, zdefiniowanych w następujący sposób:

- pojazd silnikowy – pojazd z własnym napędem, poruszający się po drogach, inny niż pojazdy stale poruszające się po szynach i zwykle używany do przewozu osób lub rzeczy;
- ciągnik – pojazd z własnym napędem, poruszający się po drogach, inny niż pojazd stale poruszający się po szynach i skonstruowany specjalnie do ciągnięcia, pchania lub poruszania przyczep, naczep, urządzeń lub maszyn;
- przyczepa – pojazd skonstruowany do sprzęgania go z pojazdem silnikowym lub ciągnikiem;
- naczepa – przyczepa bez przedniej osi sprzęgana w taki sposób, że znaczna część jej ciężaru i ciężaru jej ładunku spoczywa na ciągniku lub pojeździe silnikowym (zob. art. 4 lit. b rozporządzenia nr 561/2006).

Przewóz regularny to publiczny przewóz osób i ich bagażu w określonych odstępach czasu i określonymi trasami, na zasadach, o których mowa w ustawie o transporcie drogowym i w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (tekst jedn.: Dz. U. z 2015 r. poz. 915).

Przewoźnik wykonujący regularne przewozy osób jest obowiązany w szczególności podać do publicznej wiadomości rozkład jazdy środków transportowych przez zamieszczenie informacji na wszystkich dworcach i przystankach wymienionych w rozkładzie jazdy. Przewoźnicy wykonujący regularne przewozy osób są obowiązani do okresowej aktualizacji i publikowania informacji o wykonywanej komunikacji (art. 2 ust. 2 i 3 pr. przew.).

2.4. Pojęcie stanowiska pracy kierowcy oraz tygodnia

Przez pojęcie **stanowiska pracy kierowcy** rozumie się:

- 1) siedzibę pracodawcy, na rzecz którego kierowca wykonuje swoje obowiązki, oraz inne miejsce prowadzenia działalności przez pracodawcę, w szczególności filie, przedstawicielstwa i oddziały;
- 2) pojazd, który kierowca prowadzi;
- 3) każde inne miejsce, w którym kierowca wykonuje czynności związane z wykonywanymi przewozami drogowymi (art. 2 pkt 4 u.c.p.k.).

Przez pojęcie **tygodnia** należy rozumieć okres pomiędzy godziną 00.00 w poniedziałek i godziną 24.00 w niedzielę (art. 2 pkt 5 u.c.p.k.). Termin „tydzień” zawarty w przepisach ustawy o czasie pracy kierowców stanowi implementację art. 3 lit. g dyrektywy 2002/15/WE. Identyczna defini-

cja tygodnia zawarta jest w art. 4 lit. i rozporządzenia nr 561/2006, a także w art. 1 lit. i Umowy AETR.

Określenie tygodnia jest szczególnie istotne z punktu widzenia wykorzystania odpoczynku tygodniowego. Odpoczynek tygodniowy kierowców ma być wykorzystywany w każdym tygodniu liczonym od poniedziałku do niedzieli, niezależnie od przyjętego okresu rozliczeniowego, zatem inaczej niż ma to miejsce w przypadku pracowników, których czas pracy w całości regulują przepisy kodeksu pracy. Kodeks pracy posługuje się bowiem inną definicją tygodnia. Zgodnie z art. 128 § 3 pkt 2 k.p. tydzień to 7 kolejnych dni kalendarzowych, począwszy od pierwszego dnia okresu rozliczeniowego.

Najwięcej problemów związanych z definicją tygodnia zawartą w ustawie o czasie pracy kierowców może się pojawiać w związku z obowiązkiem ustalania rozkładów czasu pracy na okresy nie krótsze niż 2 tygodnie w przypadku wykonywania regularnego przewozu osób (zob. art. 11 ust. 2 u.c.p.k.). Dwutygodniowe okresy mogą bowiem przypadać na 2 różne miesiące w różnych okresach rozliczeniowych¹⁹.

2.5. Podróż służbowa kierowcy

Od 3 kwietnia 2010 r. obowiązują nowe przepisy dotyczące podróży służbowych kierowców²⁰. Zgodnie z art. 2 pkt 7 u.c.p.k. **podróżą służbową kierowcy** jest każde zadanie służbowe polegające na wykonywaniu na polecenie pracodawcy:

- przewozu drogowego poza miejscowość, w której pracodawca ma swoją siedzibę, oraz inne miejsce prowadzenia działalności przez pracodawcę, w szczególności filie, przedstawicielstwa i oddziały;
- wyjazdu poza miejscowość, w której znajduje się siedziba pracodawcy, siedzibę pracodawcy oraz inne miejsce prowadzenia działalności przez pracodawcę, w szczególności filie, przedstawicielstwa i oddziały, w celu wykonania przewozu drogowego.

Z przepisów art. 21a oraz art. 2 pkt 7 u.c.p.k. wynika, że w przypadku kierowców obowiązuje autonomiczna względem art. 77⁵ k.p. definicja podróży służbowej²¹.

¹⁹ Zob. Ł. Prasolek, *Ustawa o czasie pracy kierowców. Komentarz*, Warszawa 2010, s. 39.

²⁰ Ustawa z dnia 12 lutego 2010 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz zmianie niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 43, poz. 246).

²¹ Wyrok SN z dnia 20 maja 2011 r., II UK 349/10, LEX nr 901607.

Przykład

Spółka wykonuje transport drogowy, posiada oddziały w wielu województwach w Polsce. Kierowcy zatrudnieni w spółce na umowę o pracę wykonują w ramach swoich normalnych obowiązków przewozy pomiędzy oddziałami spółki oraz przewozy do kontrahentów rozmieszczonych w całej Polsce. Zdarzają się takie sytuacje, w których kierowca tego samego dnia wykonuje przewozy do kontrahentów w tej samej miejscowości co oddział bądź siedziba spółki i następnie wyjeżdża do innego oddziału lub do kontrahenta w innej miejscowości, po czym wraca do oddziału, z którego wyjeżdżał. Czasem się zdarza również tak, że kierowca wyjeżdża z siedziby swojego oddziału i wykonuje przewóz do innego oddziału spółki w innym mieście lub do kontrahentów w innych miastach, następnie wraca do swojego oddziału, załadowuje ponownie towar i wykonuje przewóz do klientów spółki w miastach innych niż siedziba oddziału, po czym wraca do swojego oddziału. Kiedy w powyższych sytuacjach kierowca jest w delegacji?

W opisanym przypadku należałoby uznać, że kierowca znajduje się w podróży służbowej każdego dnia, w którym wyjeżdża poza miejscowość, w jakiej znajduje się siedziba pracodawcy, w celu wykonania przewozu drogowego. Kierowca znajduje się w podróży nawet wówczas, gdy wyjeżdża poza tę miejscowość, a następnie do niej wraca i ponownie wyjeżdża.

Przed dniem 3 kwietnia 2010 r. strony nie mogły zakwalifikować pracy kierowców transportu międzynarodowego jako podróży służbowej w ustawowym rozumieniu art. 77⁵ § 1 k.p. Oznacza to, że nie można było bezpośrednio stosować do tych kierowców przepisów o podróżach służbowych i zasądzać kosztów diet i noclegów na podstawie rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 19 grudnia 2002 r. w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej na obszarze kraju (Dz. U. Nr 236, poz. 1990 z późn. zm.) w zw. z art. 77⁵ § 5 k.p. Ostatni z powołanych przepisów nie może być bowiem podstawą oceny praw pracownika nieodbywającego podróży służbowej. Ważne w takiej sytuacji pozostawały treść umowy i akty wewnętrzne obowiązujące w tym przedmiocie u pracodawcy. Dopiero w przypadku gdyby tych aktów nie było i praca w transporcie międzynarodowym nie byłaby dodatkowo rekompensowana z uwagi na jej szczególny charakter, można by ewentualnie rozważyć stosowanie *per analogiam* i z mocy art. 77⁵ § 5 k.p. – tylko odpowiednio – przepisów wykonawczych o granicznych podróżach służbowych²².

²² Wyrok SN z dnia 4 czerwca 2013 r., II PK 296/12, LEX nr 1341269.

Do podróży kierowców sprzed 3 kwietnia 2010 r. zastosowanie ma uchwała składu 7 sędziów SN z dnia 19 listopada 2008 r., II PZP 11/08, LEX nr 465385, zgodnie z którą kierowca transportu międzynarodowego odbywający podróż w ramach wykonywania umówionej pracy i na obszarze określonym w umowie jako miejsce świadczenia pracy nie jest w podróży służbowej w rozumieniu art. 77⁵ § 1 k.p. Sąd Najwyższy uznał w niej, że podróż służbowa związana jest z incydentalnym wykonywaniem zadań służbowych poza przedsiębiorstwem, a pracownik stale przemieszczający się w terenie nie odbywa podróży służbowej. W związku z tym pracodawca nie ma obowiązku wypłacania należności m.in. z tytułu diet i ryczałtów za noclegi kierowcy, w którego umowie miejsce wykonywania pracy zostało określone jako obszar, po którym się porusza. Specyficzne koszty pracy kierowcy powinny być umówione między stronami albo określone w aktach wewnętrznych, ponieważ nie ma innych przepisów regulujących zasady ich ponoszenia. Sąd Najwyższy właściwie w całym uzasadnieniu używa sformułowania „pracownicy mobilni”, podkreślając ich odrębności w zakresie organizacji czasu pracy w porównaniu z innymi pracownikami, na które pozwala także dyrektywa 2003/88/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 4 listopada 2003 r. dotycząca niektórych aspektów organizacji czasu pracy (Dz. Urz. UE L 299 z 18.11.2003, s. 9).

Dotychczas Sąd Najwyższy raczej utrzymywał stanowisko, że miejsce wykonywania pracy powinno być tak ustalone, by pracownik miał możliwość wykonywania zadań, wliczając w to czas dojazdu do miejsca ich wykonywania, w ramach umówionej dobowej i tygodniowej normy czasu pracy w przyjętym okresie rozliczeniowym²³.

Przed dniem 3 kwietnia 2010 r. podróże kierowców w transporcie międzynarodowym nie stanowiły podróży służbowych w rozumieniu art. 77⁵ § 1 k.p.²⁴ Chociaż do 3 kwietnia 2010 r. – czyli do nowelizacji ustawy o czasie pracy kierowców – podróż kierowcy transportu międzynarodowego nie była podróżą służbową w rozumieniu art. 77⁵ § 1 k.p., to jednak zwiększone koszty utrzymania kierowcy w czasie wykonywania zadań poza miejscem zamieszkania powinny być rekompensowane, choćby przez analogiczne stosowanie rozporządzeń o podróżach służbowych²⁵.

Czas podróży nie musi i nie może być wykorzystywany do pełnienia pracy w interesie pracodawcy²⁶.

²³ Zob. wyrok SN z dnia 11 kwietnia 2001 r., I PKN 350/00, OSNP 2003, nr 2, poz. 36.

²⁴ Wyrok SN z dnia 28 stycznia 2015 r., I PK 154/14, LEX nr 1645244.

²⁵ Wyrok SN z dnia 1 kwietnia 2011 r., II PK 234/10, LEX nr 863985.

²⁶ Wyrok SN z dnia 3 grudnia 2009 r., II PK 138/09, LEX nr 580138.

Przykład

W jaki sposób rozliczyć czas pracy kierowcy delegowanego do innej miejscowości po odbiór samochodu? Pracownik wyruszył w podróż o godz. 5.50 pociągiem i dotarł do miejscowości docelowej o godzinie 14.00. O godzinie 14.30 wyruszył samochodem w podróż powrotną i dotarł do zakładu pracy o godzinie 23.30. Z harmonogramu czasu pracy wynika, że powinien świadczyć pracę od 7.00 do 15.00. Czy godziny od 15.00 do 23.30 należy potraktować w ewidencji czasu pracy jako czas pracy w godzinach nadliczbowych? Czy pracownik powinien stawić się do pracy następnego dnia dopiero po upływie 11-godzinnego odpoczynku? Następnego dnia po podróży służbowej powinien być dla danego pracownika wolny od pracy. Do czasu pracy należy wliczyć mu czas od 7.00 do 23.30. Godziny pracy od 15.00 do 23.30 (8,5 godziny) są godzinami nadliczbowymi i należy za nie wypłacić normalne wynagrodzenie wraz z 50% dodatkiem z tytułu przekroczenia normy dobowej. Ponadto pracownik nie miał zapewnionego 11-godzinnego odpoczynku dobowego.

W opisanym przypadku należy wliczyć pracownikowi do czasu pracy 8 godzin, które miał zaplanowane zgodnie z rozkładem czasu pracy (niezależnie od tego, czy wykonywał w tym czasie pracę) oraz godziny faktycznego wykonywania obowiązków pracowniczych.

Przykład

Pracownik przedsiębiorstwa budowlanego realizującego inwestycje w różnych miejscowościach może mieć w umowie o pracę określone miejsce wykonywania pracy (art. 29 § 1 pkt 2 k.p.) jako miejsce, gdzie pracodawca prowadzi budowy lub innego rodzaju stałe prace, ewentualnie ze wskazaniem, na jakim obszarze. Każdorazowo stałym miejscem pracy takiego pracownika w rozumieniu art. 77⁵ § 1 k.p. jest to miejsce spośród określonych w umowie o pracę, w którym pracownik przez dłuższy czas systematycznie świadczy pracę²⁷.

Od 1 marca 2013 r. obowiązuje nowe rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 29 stycznia 2013 r. w sprawie należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej (Dz. U. poz. 167), które kompleksowo reguluje kwestie dotyczące zarówno krajowych, jak i zagranicznych podróży służbowych.

Przepisy wydane przez ministra właściwego do spraw pracy mają głównie zastosowanie do:

- pracowników państwowych jednostek sfery budżetowej oraz
- pracowników samorządowych jednostek sfery budżetowej.

²⁷ Uchwała SN z dnia 9 grudnia 2011 r., II PZP 3/11, LEX nr 1070588.

Pracodawcy spoza sfery budżetowej mogą ustalać we własnym zakresie warunki wypłacania pracownikom należności z tytułu podróży służbowej na obszarze kraju lub poza granicami kraju, w drodze postanowień:

- układu zbiorowego pracy,
- regulaminu wynagradzania albo
- umowy o pracę (art. 77⁵ § 3 k.p.).

Postanowienia układu zbiorowego pracy, regulaminu wynagradzania lub umowy o pracę nie mogą ustalać diety za dobę podróży służbowej na obszarze kraju oraz poza granicami kraju w wysokości niższej niż dieta z tytułu podróży na obszarze kraju określona w rozporządzeniu (art. 77⁵ § 4 k.p.). W przypadku gdy układ zbiorowy pracy, regulamin wynagradzania lub umowa o pracę nie zawierają powyższych postanowień, pracownikowi przysługują należności na pokrycie kosztów podróży służbowej odpowiednio według przepisów rozporządzenia w sprawie podróży służbowej (art. 77⁵ § 5 k.p.).

Regulamin wynagradzania jest źródłem prawa równym ustawie i sądy nie mogą odrzucić jego zastosowania ze względu na wewnętrzne sprzeczności w jego postanowieniach²⁸.

Przepisy rozporządzenia w sprawie podróży służbowej regulują zasady przyznawania pracownikom zatrudnionym w państwowych i samorządowych jednostkach organizacyjnych sfery budżetowej diet oraz zwrotu kosztów przejazdów i dojazdów, noclegów oraz innych udokumentowanych wydatków. Regulują one także zasady udzielania pracownikom zaliczek na przewidywane wydatki oraz termin, w jakim pracownik powinien rozliczyć się z pobranych środków pieniężnych.

Nie jest istotne – z punktu widzenia ustalania kosztów podróży służbowych i ryczałtów oraz rozliczeń z pracownikami – czy jednostka prowadzi działalność gospodarczą (wytwórczą, handlową lub usługową), czy prowadzi wyłącznie działalność niegospodarczą, tzw. statutową (np. fundacje, stowarzyszenia, organizacje dobroczynne, wspólnoty mieszkaniowe, związki zawodowe), czy też jedną i drugą. Rodzaj działalności będzie istotny na etapie ewidencji księgowej kosztów podróży służbowej i ryczałtów.

Z tytułu podróży krajowej oraz podróży zagranicznej, odbywanej w terminie i miejscu określonym przez pracodawcę, pracownikowi przysługują:

²⁸ Wyrok SN z dnia 14 stycznia 2014 r., II PK 157/13, LEX nr 1408505.

- 1) diety;
- 2) zwrot kosztów:
 - a) przejazdów,
 - b) dojazdów środkami komunikacji miejscowej,
 - c) noclegów,
 - d) innych niezbędnych udokumentowanych wydatków, określonych lub uznanych przez pracodawcę odpowiednio do uzasadnionych potrzeb.

Poza wskazanymi należnościami wynikającymi z rozporządzenia w sprawie podróży służbowych pracownikom należy się normalne wynagrodzenie (podróż traktuje się jako normalny czas pracy pracownika, wynikający z jego harmonogramu), a w przypadku przekroczenia norm – także wynagrodzenie za godziny nadliczbowe. Na prawo do tego wynagrodzenia nie wpływa fakt uzyskania diety; uzależnione jest ono wyłącznie od wykonywania pracy ponad przewidziane prawem normy²⁹.

Dieta w czasie podróży krajowej jest przeznaczona na pokrycie zwiększonych kosztów wyżywienia i wynosi 30 zł za dobę podróży. Należność z tytułu diet oblicza się za czas od rozpoczęcia podróży krajowej (wyjazdu) do powrotu (przyjazdu) po wykonaniu zadania służbowego w następujący sposób:

- 1) jeżeli podróż trwa nie dłużej niż dobę i wynosi:
 - a) mniej niż 8 godzin – dieta nie przysługuje,
 - b) od 8 do 12 godzin – przysługuje 50% diety,
 - c) ponad 12 godzin – przysługuje dieta w pełnej wysokości;
- 2) jeżeli podróż trwa dłużej niż dobę, za każdą dobę przysługuje dieta w pełnej wysokości, a za niepełną, ale rozpoczętą dobę:
 - a) do 8 godzin – przysługuje 50% diety,
 - b) ponad 8 godzin – przysługuje dieta w pełnej wysokości.

Pracownikowi nie przysługuje dieta:

- 1) za czas delegowania do miejscowości, w której pracownik zamieszkuje na stałe czy też tymczasowo;
- 2) w stosownej części, w sytuacji określonej w § 10 r.p.s., kiedy to pracownikowi oddelegowanemu na co najmniej 10 dni zwracane są koszty przejazdu w dniu wolnym od pracy do miejscowości stałego lub czasowego pobytu i z powrotem;
- 3) gdy zostało mu zapewnione całodzienne bezpłatne wyżywienie (§ 7 r.p.s.).

²⁹ Por. wyrok SN z dnia 21 marca 1983 r., I PRN 35/83, LEX nr 15796.

Przykład

Kierowca jeździ codziennie od poniedziałku do piątku w trasę poza miejsce siedziby pracodawcy, czyli np. z Poznania do Sieradza. W umowie o pracę ma wpisane jako miejsce wykonywania pracy teren całego kraju. Czy kierowca codziennie odbywa podróż służbową i czy codziennie należy wypłacać mu dietę?

W opisanym przykładzie kierowca codziennie znajduje się w podróży służbowej. Dieta (albo jej część) będzie się należała, jeżeli podróż trwa co najmniej 8 godzin.

Dieta w podróży zagranicznej jest przeznaczona na pokrycie kosztów wyżywienia w podróży i inne drobne wydatki (§ 13 r.p.s.). Wysokość diet w poszczególnych państwach określa załącznik do rozporządzenia w sprawie podróży służbowych.

Dieta przysługuje w wysokości obowiązującej dla docelowego państwa podróży zagranicznej. W przypadku podróży zagranicznej odbywanej do dwóch lub większej liczby państw pracodawca może ustalić więcej niż jedno państwo docelowe (§ 13 ust. 2 r.p.s.).

Należność z tytułu diet oblicza się w następujący sposób:

- 1) za każdą dobę podróży zagranicznej przysługuje dieta w pełnej wysokości;
- 2) za niepełną dobę podróży zagranicznej:
 - a) do 8 godzin – przysługuje 1/3 diety,
 - b) ponad 8 do 12 godzin – przysługuje 50% diety,
 - c) ponad 12 godzin – przysługuje dieta w pełnej wysokości (§ 13 ust. 3 r.p.s.).

Pracownikowi, któremu zapewniono w czasie podróży zagranicznej bezpłatne, całodzienne wyżywienie, przysługuje 25% diety. Kwotę diety zmniejsza się o koszt zapewnionego bezpłatnego wyżywienia, przyjmując, że każdy posiłek stanowi odpowiednio:

- 1) śniadanie – 15% diety;
- 2) obiad – 30% diety;
- 3) kolacja – 30% diety (§ 14 ust. 1 i 2 r.p.s.).

W przypadku podróży krajowej pracownikowi, któremu nie zapewniono bezpłatnego noclegu i który nie przedłożył rachunku, przysługuje ryczałt za każdy nocleg w wysokości 150% diety. Ryczałt za nocleg przysługuje, jeżeli nocleg trwa co najmniej 6 godzin pomiędzy godzinami 21.00 i 7.00 (§ 8 ust. 4 r.p.s.).

Za nocleg podczas podróży zagranicznej pracownikowi przysługuje zwrot kosztów w wysokości stwierdzonej rachunkiem, w granicach limitu

określonego w poszczególnych państwach w załączniku do rozporządzenia w sprawie podróży służbowych. W razie nieprzedłożenia rachunku za nocleg, pracownikowi przysługuje ryczałt w wysokości 25% powyższego limitu. Ryczałt ten nie przysługuje za czas przejazdu (§ 16 ust. 1 i 2 r.p.s.).

Diety i inne należności wypłacane kierowcom zatrudnionym w transporcie przyznane na pokrycie zwiększonych wydatków na wyżywienie czy noclegi nie mają charakteru wynagrodzenia za pracę. Dlatego nie podlegają składkom ubezpieczeniowym³⁰.

W wyroku z dnia 1 kwietnia 2011 r., II PK 234/10, LEX nr 863985, Sąd Najwyższy odniósł się do problematyki wykorzystywania przez kierowców odpoczynku dobowego w kabinie samochodu. Stwierdził on, że umożliwienie kierowcy spania w kabinie samochodu nie stanowi zapewnienia pracownikowi bezpłatnego noclegu w rozumieniu § 9 ust. 4 rozporządzenia z dnia 19 grudnia 2002 r. w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce budżetowej z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju (Dz. U. Nr 236, poz. 1991 z późn. zm.).

Z kolei w wyroku z dnia 4 czerwca 2013 r., II PK 296/12, LEX nr 1341269, Sąd Najwyższy uznał, że to, na jakim parkingu kierowca zatrzyma pojazd i z jakich wygód będzie korzystał, zależy od niego, a pracodawca nie ma możliwości rzeczywistego wpływu na tę decyzję ani jej kontrolowania. Sąd Najwyższy przyjął, że „miejsce do spania” w kabinie samochodu musi oznaczać dla kierowcy transportu międzynarodowego formę zapewnienia kierowcy bezpłatnego noclegu w rozumieniu § 9 ust. 4 r.p.s.p.g. Wynika to ze specyfiki pracy kierowcy oraz z faktu, że powołane rozporządzenie dotyczy podróży incydentalnej i konieczności zapewnienia pracownikowi miejsca w hotelu, przy czym pracownik ma prawo do otrzymania ryczałtu za nocleg jedynie w sytuacjach, w których mimo skorzystania z hotelu nie wylegitymuje się stosownym rachunkiem. Tym samym rozporządzenie nie dotyczy sytuacji, w której pracownik godzi się na odpoczynek w samochodzie. Na tej podstawie można zatem wywodzić, że prawo do ryczałtu za nocleg jest wyłączone, gdy kierowca godzi się na spanie w samochodzie (odpowiednio do tego przystosowanym) i z góry wyklucza korzystanie z hotelu.

Odminną wykładnię przedstawił Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 10 września 2013 r., I PK 71/13, LEX nr 1427710, w którym przyjął, że nie

³⁰ Por. wyrok SN z dnia 24 listopada 2011 r., I UK 180/11, LEX nr 1109119.