

Czas pracy kierowców po zmianach przepisów

W 2022 r. wprowadzono zmiany w zakresie czasu pracy kierowców, które wchodzi w życie w kilku etapach. Od 2 lutego 2022 r. kierowcy wykonujący przewozy międzynarodowe nie są w podróży służbowej, lecz zostali objęci specjalnymi regulacjami podatkowo-składkowymi. Natomiast od 1 marca 2022 r. dla kierowców w przewozach regularnych zmieniły się zasady korzystania z przerw na odpoczynek. Z kolei od 29 maja 2022 r. zostaną doprecyzowane przepisy dotyczące ewidencji czasu pracy kierowców.

Ustawa z 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (dalej: ustawa o czasie pracy kierowców) reguluje: organizację czasu pracy kierowców, obowiązki pracodawców w zakresie wykonywania przewozów drogowych oraz zasady stosowania norm dotyczących okresów prowadzenia pojazdów, obowiązkowych przerw w prowadzeniu i gwarantowanych okresów odpoczynku. W każdym z tych obszarów w 2022 r. dokonano zmian. Są one wprowadzane etapami przez ustawę z 26 stycznia 2022 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym, ustawy o czasie pracy oraz niektórych innych ustaw (dalej: ustawa zmieniająca). Jej rozwiązania będą obowiązywały w następujących terminach:

- 2 lutego 2022 r.,
- 1 marca 2022 r.,
- 29 maja 2022 r.

W tym opracowaniu zostały omówione wszystkie nowości wprowadzane ustawą zmieniającą.

Zmiany w ustawie o czasie pracy kierowców są przede wszystkim skutkiem wdrażania do polskiego porządku prawnego unijnego pakietu mobilności, na który składają się:

- rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1054 z 15 lipca 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 czasu odpoczynku oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 165/2014 w odniesieniu do określania położenia za pomocą tachografów (Dz.U. L 249 z 31.7.2020, str. 1),
- rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1055 z 15 lipca 2020 r. zmieniające rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, (WE) nr 1072/2009 i (UE) nr 1024/2012 w celu dostosowania ich do zmian w transporcie drogowym (Dz.U. L 249 z 31.7.2020, str. 17),
- rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1056 z 15 lipca 2020 r. w sprawie elektronicznych informacji dotyczących transportu towarowego (Dz.Ur. UE L nr 249, str. 33),
- dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1057 z 15 lipca 2020 r. ustanawiająca przepisy szczegółowe 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 prawa oraz rozporządzenie (UE) nr 1024/2012 (Dz.U. L 249 z 31.7.2020, str. 49).

Polski ustawodawca zdecydował, aby jednocześnie rozstrzygnąć wątpliwości powstające na tle niektórych przepisów ustawy o czasie pracy kierowców. Stąd ich nowelizacja.

1. Zakres podmiotowy ustawy

1.1. Grupy kierowców

Ustawa o czasie pracy kierowców odnosi się do trzech grup kierowców:

- zatrudnionych na podstawie stosunku pracy (na tej grupie skupia się to opracowanie),
- samozatrudnionych, czyli przedsiębiorcach osobiście realizujących przewozy (pkt 11 opracowania),
- niezatrudnionych przez przedsiębiorcę, lecz osobiście dokonujących przewozów na jego rzecz (pkt 11 opracowania).

Kierujący pojazdem i należący do każdej z tych kategorii podlega ustawie o czasie pracy kierowców, jeżeli wykonuje:

- przewozy drogowe, do których ma zastosowanie rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z 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 (dalej: rozporządzenie (WE) nr 561/2006), albo umowa europejska dotycząca pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR), sporządzona w Genewie 1 lipca 1970 r. (dalej: umowa AETR); zgodnie z art. 4 lit. a rozporządzenia (WE) nr 561/2006 i art. 1 lit. g umowy AETR przez przewozy drogowe rozumie się podróże odbywane po drogach publicznych przez pojazd z ładunkiem lub bez, używany do przewozu osób lub rzeczy,

albo

- przewozy regularne (publiczne przewozy osób, w tym w ramach transportu zbiorowego, i ich bagażu w określonych odstępach czasu i określonymi trasami, na zasadach określonych w prawie przewozowym), których trasa nie przekracza 50 km, czyli przewozy komunikacji miejskiej, podmiejskiej i lokalnej (art. 2 pkt 3 ustawy o czasie pracy kierowców w zw. z art. 4 pkt 7 ustawy z 6 września 2001 r. o transporcie drogowym oraz art. 4 ust. 1 pkt 14 ustawy z 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie drogowym).

Kierowcy pozostający w stosunku pracy są objęci ustawą o czasie pracy kierowców bez względu na to, jaki typ samochodu prowadzą, chociaż nie wszystkich dotyczy całość regulacji. To skutek odwołania się w art. 2 pkt 2 tego aktu prawnego, który definiuje „przewóz drogowy”, do rozporządzenia (WE) nr 561/2006. Pogląd ten potwierdził Główny Inspektorat Pracy (pismo GIP z 16 października 2007 r., GNP-302-4560-464/07/PE). Do tych kierowców stosuje się także rozporządzenie (WE) nr 561/2006, jeżeli wykonują przewozy drogowe wymienione w jego art. 2 ust. 1, czyli przewozy:

- rzeczy, gdy dopuszczalna masa całkowita pojazdów łącznie z przyczepą lub naczepą przekracza 3,5 tony lub
- rzeczy w międzynarodowym transporcie drogowym lub kabotażowym, gdy dopuszczalna masa całkowita pojazdów łącznie z przyczepą lub naczepą przekracza 2,5 tony (ten rodzaj przewozów od 1 lipca 2026 r.),
- osób pojazdami skonstruowanymi albo trwale przystosowanymi i przeznaczonymi do przewozu więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą.

W dalszej części opracowania pojazdy spełniające te warunki będą określane mianem „pojazdów dużych”, a im nieodpowiadające – „pojazdów małych”.