Projekt z dnia 12 października 2015 r.

Ustawa

z dnia …………………….

o zmianie ustawy o czasie pracy kierowców oraz o zmianie ustawy o transporcie drogowym

Art. 1. W ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. z 2012 r. poz. 1155 oraz z 2013 r. poz. 567) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 1:

a) pkt 1a1b otrzymują brzmienie:

„1a) czas pracy przedsiębiorców osobiście wykonujących 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, s. 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 1999 r. Nr 94, poz. 1086, z 2008 r. Nr 190, poz. 1479 oraz z 2014 r. poz. 408), zwana dalej „Umową AETR”;

1b) czas pracy osób niezatrudnionych przez przedsiębiorcę, lecz osobiście wykonujących na jego rzecz przewozy drogowe, do których ma zastosowanie rozporządzenie (WE) nr 561/2006 albo Umowa AETR;”,

b) pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„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;”;

2) w art. 2 w pkt 7 w lit. b na końcu kropkę zastępuje się przecinkiem i dodaje się wyraz: „lub” oraz lit. c w brzmieniu:

c)  przewozu drogowego poza miejscowość pobytu stałego lub czasowego kierowcy lub wyjazdu poza tę miejscowość w celu wykonania przewozu drogowego–w przypadku gdy podróż służbowa rozpoczyna się w innej miejscowości, niż ta, o której mowa w pkt 4 lit. a,.”;

3) w art. 9 ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Czas dyżuru nie może być wliczany do przysługującego kierowcy dobowego nieprzerwanego odpoczynku. Wykorzystywanie dobowego odpoczynku w pojeździe w sposób określony w art. 8 ust. 8 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 nie może być traktowane jako czas dyżuru.”;

4)  w art. 14 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. W każdej dobie kierowcy przysługuje prawo do co najmniej 11 godzin nieprzerwanego odpoczynku.”;

5) w art. 15uchyla się ust. 6;

6) art. 21a otrzymuje brzmienie:

„Art. 21a. 1. Kierowcy w podróży służbowej przysługują należności na pokrycie kosztów związanych z wykonywaniem zadania służbowego.

2. Warunki wypłacania należności z tytułu podróży służbowej kierowcy określa się w układzie zbiorowym pracy lub w regulaminie wynagradzania albo w umowie o pracę, jeżeli pracodawca nie jest objęty układem zbiorowym pracy lub nie jest obowiązany do ustalenia regulaminu wynagradzania.

3. Postanowienia układu zbiorowego pracy, regulaminu wynagradzania lub umowy o pracę nie mogą ustalać należności na pokrycie kosztów związanych z wykonywaniem zadania służbowego w wysokości niższej niż określone w przepisach, o których mowa w ust. 6 pkt 1, z zastrzeżeniem ust. 5.

4. W przypadku gdy układ zbiorowy pracy, regulamin wynagradzania lub umowa o pracę nie zawiera postanowień, o których mowa w ust. 2, kierowcy przysługują należności na pokrycie kosztów podróży służbowej odpowiednio według przepisów, o których mowa w ust. 6.

5. Zapewnienie kierowcy miejsca do spania w kabinie pojazdu spełniającego warunki, o których mowa w ust. 6 pkt 2, podczas wykonywania przewozu drogowego, stanowi zapewnienie przez pracodawcę bezpłatnego noclegu.

6. Minister właściwy do spraw pracy, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu określi, w drodze rozporządzeń:

1) wysokość oraz warunki ustalania należności przysługujących kierowcy z tytułu podróży służbowej na obszarze kraju oraz poza granicami kraju, uwzględniając w szczególności koszty podróży służbowej, czas trwania tej podróży, limity kosztów za nocleg, koszty przejazdów, noclegów i innych wydatków;

2) minimalne warunki, jakim powinna odpowiadać kabina pojazdu wyposażona w miejsce lub miejsca do spania, uwzględniajac w szczególności: wewnętrzne minimalne rozmiary przestrzeni do spania, minimalne rozmiary leżanki i jej parametry techniczne, dostępność złączy elektrycznych 12 V oraz punktów oświetlenia, system wentylacji i ogrzewania, także podczas postoju z wyłączonym silnikiem.”;

7)  art. 25 otrzymuje brzmienie:

„Art. 25.1. Pracodawca prowadzi dla każdego kierowcy ewidencję czasu pracy do celów prawidłowego ustalenia jego wynagrodzenia i innych świadczeń związanych z pracą.

2. Ewidencja obejmuje pracę w poszczególnych dobach, w tym pracę w niedziele i święta, w porze nocnej, w godzinach nadliczbowych oraz w dni wolne od pracy wynikające z rozkładu czasu pracy w przeciętnie pięciodniowym tygodniu pracy, dyżury, urlopy, zwolnienia od pracy oraz inne usprawiedliwione i nieusprawiedliwione nieobecności w pracy, z uwzględnieniem:

1) zapisów na wykresówkach;

2) wydruków danych z karty kierowcy i tachografu cyfrowego;

3) plików pobranych z karty kierowcy i tachografu cyfrowego;

4) innych dokumentów potwierdzających czas pracy i rodzaj wykonywanej czynności;

5) rejestrów opracowanych na podstawie dokumentów, o których mowa w pkt 1-3.

3. Pracodawca prowadzi ewidencję czasu pracy w postaci papierowej lub elektronicznej.

4. Ewidencję czasu pracy pracodawca:

1) udostępnia kierowcy na jego wniosek;

2) przechowuje przez okres 3 lat po zakończeniu okresu nią objętego".,

8) w art. 31 ust. 1-3 otrzymują brzmienie:

„1. Przedsiębiorca wykonujący przewóz drogowy jest obowiązany wystawić kierowcy wykonującemu przewóz drogowy zatrudnionemu u tego przedsiębiorcy zaświadczenie, w przypadku gdy kierowca:

1) przebywał na zwolnieniu lekarskim od pracy z powodu choroby;

2) przebywał na urlopie wypoczynkowym;

3) miał czas wolny od pracy;

4) prowadził pojazd wyłączony z zakresu stosowania rozporządzenia (WE) nr 561/2006 lub Umowy AETR;

5) wykonywał inną pracę niż prowadzenie pojazdu;

6) pozostawał w gotowości w rozumieniu art. 9 ust. 1 – w przypadku przewozu drogowego, do którego ma zastosowanie rozporządzenie (WE) nr 561/2006 lub w rozumieniu art. 12 ust. 3 lit. c Załącznika do Umowy AETR – w przypadku przewozu drogowego, do którego ma zastosowanie Umowa AETR.

2. Przez czas wolny, o którym mowa w ust. 1 pkt 3, rozumie się okresy inne niż przerwy i odpoczynek kierowcy, o których mowa w rozporządzeniu (UE) nr 165/2014 oraz okresy inne niż wymienione w ust. 1 pkt 1, 2 i 4-6, w których kierowca nie wykonywał pracy.

3. Zaświadczenie, o którym mowa w ust. 1, wystawione na przeznaczonym do druku formularzu, o którym mowa w:

1) decyzji Komisji nr 2007/230/WE z dnia 12 kwietnia 2007 r. w sprawie formularza dotyczącego przepisów socjalnych odnoszących się do działalności w transporcie drogowym (Dz. Urz. UE L 99 z 14.04.2007, str. 14, z późn. zm.) – w przypadku przewozu drogowego, do którego ma zastosowanie rozporządzenie (WE) nr 561/2006,

2)Suplemencie 3 do Załącznika do Umowy AETR – w przypadku przewozu drogowego, do którego ma zastosowanie Umowa AETR,

–przedsiębiorca wykonujący przewóz drogowy wręcza kierowcy przed rozpoczęciem przez kierowcę przewozu drogowego, a kierowca to zaświadczenie podpisuje.”;

9) po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:

„3a.Minister właściwy do spraw transportu udostępnia na stronie podmiotowej urzędu obsługującego tego ministra wzory formularzy zaświadczenia, o którym mowa w ust. 1.”.

Art. 2. W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2013 r. poz. 1414, z późn. zm.[[1]](#footnote-1)))wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 50 w pkt 1 lit. k otrzymuje brzmienie:

„k) przestrzegania czasu pracy:

– przedsiębiorców osobiście wykonujących przewozy drogowe, do których ma zastosowanie rozporządzenie (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 1999 r. Nr 94, poz. 1086, z 2008 r. Nr 190, poz. 1479 oraz z 2014 r. poz. 408), zwana dalej „Umową AETR”,

– osób niezatrudnionych przez przedsiębiorcę, lecz osobiście wykonujących na jego rzecz przewozy drogowe, do których ma zastosowanie rozporządzenie (WE) nr 561/2006 albo Umowa AETR;”;

2) w art. 68 w ust.1 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) w art. 50 pkt 1 lit. k podlegają:

a) przedsiębiorcy osobiście wykonujący przewozy drogowe,do których ma zastosowanie rozporządzenie (WE) nr 561/2006 albo Umowa AETR,

b) osoby niezatrudnione przez przedsiębiorcę, lecz osobiście wykonujące przewozy drogowe na jego rzecz, do których ma zastosowanie rozporządzenie (WE) nr 561/2006 albo Umowa AETR”;.”;

3) w art. 92b w ust. 1 w pkt 1 lit. c otrzymuje brzmienie:

„c) Umowy AETR;”;

4) w załączniku nr 1 do ustawy Lp. 15 otrzymuje brzmienie:

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Lp.  |  | Wyszczególnienie naruszeń |  | Wysokość grzywny w złotych |
| 15. |  | przekroczenie tygodniowego wymiaru czasu pracy, o którym mowa w art. 26c ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców, przez osoby niezatrudnione przez przedsiębiorcę, lecz osobiście wykonujące na jego rzecz przewozy drogowe, do których ma zastosowanie rozporządzenie (WE) nr 561/2006 albo Umowa AETR - do 2 godzin- powyżej 2 godzin do 10 godzin- powyżej 10 godzin |  | 50300500 |

Art. 3. Ustawa wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem art. 1 pkt 6 w zakresie zmiany dotyczącej art. 21a ust. 3-6, który wchodzi w życie po upływie 6 miesięcy od dnia ogłoszenia.

**UZASADNIENIE**

Ustawę o zmianie ustawy o czasie pracy kierowców oraz o zmianie ustawy o transporcie drogowym opracowano w następstwie uchwały Sądu Najwyższego w składzie 7 sędziów z dnia 12 czerwca 2014 r. – II PZP 1/14, w związku z potrzebą rozstrzygnięcia zagadnienia prawnego i usunięcia rozbieżności w orzecznictwie SN dotyczących ryczałtów za noclegi kierowcy w kabinie pojazdu. Zgodnie z uchwałą „*zapewnienie pracownikowi - kierowcy samochodu ciężarowego odpowiedniego miejsca do spania w kabinie tego pojazdu podczas wykonywania przewozów w transporcie międzynarodowym nie stanowi zapewnienia przez pracodawcę bezpłatnego noclegu w rozumieniu § 9 ust. 4 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 poza granicami kraju (Dz.U. Nr 236, poz. 1991 ze zm.), co powoduje, że pracownikowi przysługuje zwrot kosztów noclegu na warunkach i w wysokości określonych w § 9 ust. 1-3 tego rozporządzenia albo na korzystniejszych warunkach i wysokości, określonych w umowie o pracę, układzie zbiorowym pracy lub innych przepisach prawa pracy”.*

Ponadto SN analizując art. 775 k.p. orzekł, że „przepisy wykonawcze (rozporządzenia MPiPS) ustalają minimalny standard wszystkich świadczeń z tytułu podróży służbowych (diet oraz zwrotu kosztów przejazdów, noclegów i innych wydatków), które w układzie zbiorowym pracy, regulaminie wynagradzania albo w umowie o pracę mogą być uregulowane korzystniej dla pracownika (art. 9 § 2 i art. 18 § 2 k.p.). W razie braku takich regulacji lub uregulowania mniej korzystnego dla pracownika, zastosowanie będą miały przepisy wykonawcze”.

Oznacza to, że kierowcy z tytułu podróży służbowej w międzynarodowym transporcie drogowym przysługuje ryczałt za noclegi w wysokości przynajmniej 25% limitu za nocleg w poszczególnych państwach, określonego w załączniku do rozporządzenia MPiPS, o ile kierowca nie przedstawi rachunku, np. hotelowego.

Uchwała SN, na wniosek przewoźników transportu drogowego, była przedmiotem obrad sejmowej Komisji Infrastruktury w dniu 23 lipca 2014 r., po czym Komisja skierowała do Ministra Infrastruktury i Rozwoju oraz Ministra Pracy i Polityki Społecznej Dezyderat w sprawie rozwiązania problemów wynikających z uchwały Sądu Najwyższego z dnia 12 czerwca 2014 r. o prawie kierowców do ryczałtu za nocleg w kabinie pojazdu. W Dezyderacie tym Komisja zwróciła się o wypracowanie rozwiązań legislacyjnych precyzujących zasady dotyczące noclegów kierowców w kabinach pojazdów wyposażonych w miejsce do spania, w czasie podróży służbowej oraz sposobu rozwiązania problemu roszczeń finansowych kierowców w stosunku do pracodawców za noclegi w kabinach pojazdów w okresie minionych trzech lat.

Uchwała wywołała w części środowiska przewoźników drogowych obawę przed koniecznością uregulowania, za okres trzech lat wstecz, należności z tytułu ryczałtów za noclegi w przypadku roszczeń kierowców zatrudnionych u tych przewoźników. Nie jest znana dokładna skala problemu, ale według danych Ministerstwa Sprawiedliwości wynika, że w okresie od 2012 r. do końca I kwartału 2015 r. do sądów rejonowych i okręgowych w I instancji wpłynęło ok. 3500 spraw o diety i inne świadczenia związane z podróżą służbową od wszystkich pracowników dochodzących diet i innych świadczeń. Zakładając, że wszystkie te sprawy dotyczą kierowców, i że kwota roszczeń jednego kierowcy może wynieść ok. 50 tys. zł (sprawy w sądzie rejonowym) i 75 tys. zł (sprawy w sądzie okręgowym) suma wszystkich roszczeń wobec pracodawców nie przekracza 200 mln zł.

W związku z dezyderatem Komisji Infrastruktury i wystąpieniami strony społecznej konieczne stało się wypracowanie kompleksowego rozwiązania systemowego w ustawie o czasie pracy kierowców. Rozwiązanie takie zaproponowano w zmienionym art. 21a ustawy. Wówczas, w zgodzie z sentencją uchwały SN precyzującą, że zapewnienie pracownikowi - kierowcy samochodu ciężarowego odpowiedniego miejsca do spania w kabinie tego pojazdu podczas wykonywania przewozów w transporcie międzynarodowym nie stanowi zapewnienia przez pracodawcę bezpłatnego noclegu w rozumieniu § 9 ust. 4 rozporządzenia MPiPS z dnia 19 grudnia 2002 r., proponuje się ustalenie w rozporządzeniu wykonawczym do ustawy, dla którego upoważnienie zawarte jest w ust. 6 pkt 1 projektowanego art. 21a, stałego ryczałtuna pokrycie kosztów podróży służbowej.

Rozporządzenie powinno w szczególności określać wysokość należności na pokrycie kosztów podróży służbowej, z uwzględnieniem czasu trwania podróży, limit za nocleg, a także warunki zwrotu kosztów przejazdów, noclegów i innych wydatków.

W projektowanym art. 21a w ust. 5 sprecyzowano, że jeżeli kabina pojazdu spełnia warunki, o których mowa w rozporządzeniu wydanym na podstawie ust. 6 pkt 2, wówczas odbieranie odpoczynku przez kierowcę w takiej kabinie jest zapewnieniem mu przez pracodawcę bezpłatnego noclegu.

Wejście w życie projektowanego art. 21a ust 3-6 ustawy powinno nastąpić po upływie 6 miesięcy od ogłoszenia ustawy w Dzienniku Ustaw. Termin ten obejmuje wykonanie ekspertyzy dotyczącej miejsca do spania w kabinie oraz procedurę notyfikacji tych przepisów Komisji Europejskiej.

Drugim istotnym powodem, dla którego proponuje się zmianę ustawy o czasie pracy kierowców jest konieczność zmiany przepisów, które wdrożyły do polskiego prawa art. 2 ust. 1 akapit drugi 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[[2]](#footnote-2) w celu wyłączenia z obowiązków stosowania przepisów o czasie pracy kierowców samozatrudnionych osób wykonujących czynności w trasie i niepodlegających dyrektywie.

Zgodnie z art. 2 ust. 1 ww. dyrektywy przepisy dyrektywy stosuje się do kierowców zatrudnionych w przedsiębiorstwach i wykonujących czynności w trasie objęte 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 rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylającym rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 [[3]](#footnote-3) albo Umową Europejską dotyczącą pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR) sporządzoną w Genewie dnia 1 lipca 1970 r. [[4]](#footnote-4). Zgodnie z akapitem 2 wymienionego ust. 1 przepisy dyrektywy stosuje się również w odniesieniu do samozatrudnionych kierowców od 23 marca 2009 r.

Artykuł 2 ust. 1 akapit 2 dyrektywy dotyczący samozatrudnionych kierowców został wdrożony do polskiego prawa w ustawie z dnia 5 kwietnia 2013 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy o czasie pracy kierowców.[[5]](#footnote-5)

Stosownie do art. 1 ust. 1 pkt 1a i 1b zmienionej ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców[[6]](#footnote-6) ustawa określa czas pracy przedsiębiorców osobiście wykonujących przewozy drogowe, w rozumieniu art. 4 pkt 6a ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym[[7]](#footnote-7), a także czas pracy osób niezatrudnionych przez przedsiębiorcę, lecz osobiście wykonujących przewozy drogowe na jego rzecz, w rozumieniu art. 4 pkt 6a ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.

Definicja przewozu drogowego rozumiana zgodnie z art. 4 pkt 6a ustawy o transporcie drogowym oznacza, że przewozem drogowym jest każda podróż odbywana w całości lub części po drogach publicznych przez pojazd, z ładunkiem lub bez, używanym do przewozu osób lub rzeczy. Przyjęcie tej definicji w odniesieniu do przewozów wykonywanych przez samozatrudnionych kierowców powoduje, że przepisami o czasie pracy kierowców zostali objęci wszyscy samozatrudnieni kierowcy wykonujący przewóz drogowy, niezależnie od dopuszczalnej masy pojazdu i liczby przewożonych osób, np. taksówkarze. Takie podejście wykracza poza zakres dyrektywy, która dotyczy kierowców wykonujących przewóz drogowy rzeczy pojazdami o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony oraz wykonujących przewóz drogowy osób pojazdami skonstruowanymi lub trwale przystosowanymi i przeznaczonymi do przewozu więcej niż dziewięciu osób łącznie z kierowcą, a intencją ustawodawcy nie jest rozszerzanie przepisów na inne grupy kierowców niż te określone w dyrektywie. Dlatego też proponuje się doprecyzowanie przepisów zawartych w art. 1 pkt 1a-1b ustawy o czasie pracy kierowców w taki sposób, żeby wynikało z nich, że ustawa ta, w odniesieniu do samozatrudnionych osób, dotyczy tylko tych kierowców, którzy wykonują przewozy drogowe, do których ma zastosowanie rozporządzenie (WE) nr 561/2006 albo umowa AETR.

Proponowany art. 1 niniejszej ustawy doprowadza do zgodności z dyrektywą, a konsekwencją tej zmiany jest konieczność doprecyzowania i poprawienia art. 50 pkt 1 lit. k, art. 68 ust.1pkt 2 oraz załącznika nr 1 lp. 15 w ustawie o transporcie drogowym, dotyczących zadań Inspekcji Transportu Drogowego oraz określenia naruszeń przepisów o czasie pracy i prowadzeniu ewidencji czasu pracy, a także wysokości kar za te naruszenia.

Dodatkowo proponuje się wprowadzenie zmiany w art. 2 w pkt 7 precyzującej miejsce rozpoczynania podróży służbowej, którym może być także miejscowość stałego lub czasowego pobytu kierowcy.

Ponadto proponuje się zmianę art. 14 ustawy o czasie pracy kierowców poprzez wykreślenie drugiego zdania w ust. 1, która to regulacja stanowiąca częściowe powielenie art. 8 ust. 8 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 zezwala na wykorzystanie w kabinie pojazdu tylko dobowego odpoczynku, podczas gdy ww. rozporządzenie dopuszcza także możliwość wykorzystania w kabinie skróconego tygodniowego okresu odpoczynku.

Zmiana art. 9 ust. 4 wynika ze zmiany art. 14 ust. 1.

Projekt zakłada również przywrócenie w ustawie o czasie pracy kierowców brzmienia art. 15 obowiązującego przed 1 stycznia 2012 r., dotyczącego obowiązku sporządzania przez pracodawców rozkładu czasu pracy w odniesieniu do kierowców pracujących w systemie równoważnym czasu pracy, który to rozkład był warunkiem przedłużenia wymiaru czasu pracy kierowcy do 12 godzin.

Obecnie w art. 15 ustawy o czasie pracy kierowców funkcjonują dwa sprzeczne przepisy. Zgodnie z ust. 1 przedłużenie wymiaru czasu pracy do 12 godzin w ramach systemu równoważnego czasu pracy jest możliwe tylko, gdy stosowane są rozkłady pracy, natomiast zgodnie z ust. 6 (obowiązującym od 1.01.2012 r.) rozkładów czasu pracy nie ustala się dla kierowcy wykonującego przewóz rzeczy lub okazjonalny przewóz osób. W planowanej ustawie w art. 15 ust. 6 powinien być uchylony.

Projekt zakłada zmianę art. 25 odnoszącego się do ewidencji czasu pracy kierowców.

Dotychczas obowiązujące przepisy w tej dziedzinie budzą wątpliwości dotyczące zakresu ewidencji czasu pracy kierowców. Regulacja pomija bowiem te elementy ewidencji, które są niezbędne do prawidłowego wyliczenia wynagrodzenia, jak np. czas pracy w niedzielę, święta albo w porze nocnej.

Proponowany art. 25 określa wszystkie elementy ewidencji czasu pracy, przy opracowywaniu której dokumentami pomocniczymi są wykresówki z zarejestrowanymi danymi oraz wydruki i pliki pobrane z tachografu cyfrowego i karty kierowcy do tachografu cyfrowego. Dokumenty te, zgodnie z art. 14 ust. 2 rozporządzenia (EWG) nr 3821/85 (od 2 marca 2016 r. - art. 33 ust. 2 rozporządzenia (UE) nr 165/2014) pracodawca musi przechowywać przez okres co najmniej jednego roku. W projekcie zaproponowano, aby ewidencja czasu pracy była przechowywana przez okres trzech lat.

Proponowana regulacja przywraca obowiązek prowadzenia ewidencji czasu pracy kierowców pracujących z zadaniowym systemie czasu pracy. Obowiązujący przepis w tym zakresie może być rozumiany w taki sposób, że dla kierowców tych nie prowadzi się ewidencji czasu pracy a jedynie karty ewidencji nieobecności. Wątpliwości pogłębiają się gdy weźmie się pod uwagę, że wykresówki i dane z tachografu i karty kierowcy przechowywane są przez rok co może oznaczać, że dokumentacja czasu pracy kierowcy pracującego w zadaniowym systemie czasu pracy składa się jedynie z rejestru nieobecności.

Proponowana zmiana art. 31 ust. 2 ustawy o czasie pracy kierowców ma charakter precyzujący przepis.

Zgodnie z art. 5 i 6 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), projekt ustawy z chwilą przekazania do uzgodnień z członkami Rady Ministrów został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Rządowego Centrum Legislacji.

Niniejszy projekt ustawy nie wymaga notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych.

Stosownie do postanowień § 27 ust.4uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. poz. 979) projekt nie wymaga przedstawienia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej.

Przedmiotowy projekt jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

|  |  |
| --- | --- |
| **Nazwa projektu**Projekt ustawy o zmianie ustawy o czasie pracy kierowców oraz o zmianie ustawy o transporcie drogowym**Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące**Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju,Ministerstwo Pracy i Polityki Społecznej**Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu** Paweł Olszewski, Sekretarz Stanu w MIiR**Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu**Łukasz Twardowski, Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego w MIiR, tel. 22 6301240, e-mail: Lukasz.Twardowski@mir.gov.pl | **Data sporządzenia**12 października 2015 r.**Źródło:** Inicjatywa własna, Dezyderat Komisji Infrastruktury do MIiR i do MPIPS**Nr w wykazie prac 3-pozostałe projekty.**      |
| **TEST REGULACYJNY** |
| 1. **Jaki problem jest rozwiązywany? (***maksymalnie 100 słów)*
 |
| * Wysokość należności przysługujących kierowcom za podróż służbową (diety, ryczałty za nocleg),
* wyłączenie z ustawy o czasie pracy kierowców samozatrudnionych kierowców wykonujących przewozy niepodlegające rozporządzeniu (WE) nr 561/2006 i umowie AETR,
 |
| 1. **Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt** *(maksymalnie 100 słów)*
 |
| Ustanowienie w ustawie o czasie pracy kierowców podstawy prawnej dla ministra właściwego ds. pracy i polityki społecznej w porozumieniu z ministrem właściwym ds. transportu, do wydania następujących rozporządzeń:* regulującego wysokość oraz warunki ustalania należności przysługujących kierowcy z tytułu podróży służbowej na obszarze kraju oraz poza granicami kraju,
* regulującego warunki , jakim powinna odpowiadać kabina pojazdu wyposażona w miejsca do spania.
 |
| 1. **Jakie były analizowane inne rozwiązania, w tym rozwiązania pozalegislacyjne? Dlaczego ich nie zastosowano?**
 |
| Uregulowanie ww. zagadnień możliwe jest jedynie poprzez zmiany legislacyjne. |
| 1. **Jeżeli projekt wdraża prawo UE, jakiesą przewidywane rozwiązania poza bezwzględnie wymaganymi przez UE?**
 |
| Nie dotyczy |
| 1. **Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?**
 |
|  |
| 1. **Podmioty, na które oddziałuje projekt**
 |
| Grupa | Wielkość | Źródło danych | Oddziaływanie |
| Przewoźnicy drogowi  | Stan na 31 grudnia 2014 r. ok. 155,1 tys., w tym ok. 114,8 tys. – transport krajowy i ok. 40,3 tys. – transport międzynarodowy | Dane statystyczne dotyczące zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego przekazane do Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju przez urzędy marszałkowskie, starostwa oraz urzędy miejskie i gminne, zgodnie z art. 83 ust. 3 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym oraz sprawozdanie GITD dotyczące ważnych w obrocie prawnym licencji na wykonywanie międzynarodowego transportu drogowego  | Ustawa i przepisy wykonawcze uregulują postępowanie związane z podróżami służbowymi kierowców. Obecnie ustawa odsyła do przepisów wydanych na podstawie Kodeksu pracy, które były różnie interpretowane przez pracodawców i kierowców. Przepisy projektowanej ustawy nie wpłyną na dodatkowe obciążenia przewoźników. W części dotyczącej należności z tytułu podróży służbowej kierowcy zachowane zostaną dotychczasowe sumaryczne kwoty z tytułu diety i ryczałtu za odbieranie odpoczynku w kabinie pojazdu. Należy zauważyć, że w rozporządzeniu MPiPS dot. pracowników sfery budżetowej wysokości diet, a zwłaszcza limitów za nocleg w hotelu są zróżnicowane. W przypadku wykorzystywania odpoczynku w kabinie pojazdu wysokość ryczałtu za ten nocleg powinna być stała, nieuzależniona od limitu za nocleg. Ustawa przewiduje wydanie rozporządzenia dotyczącego warunków dla kabiny pojazdu, spełnienie których będzie stanowiło zapewnienie przez pracodawcę bezpłatnego noclegu kierowcy odbierającemu odpoczynek w tej kabinie. Projekt zakłada zmianę przepisów odnoszących się do ewidencji czasu pracy kierowców. Dotychczas obowiązujące przepisy w tej dziedzinie budzą wątpliwości dotyczące zakresu ewidencji czasu pracy kierowców, gdyż pominięte są te elementy ewidencji, które są niezbędne do prawidłowego wyliczenia wynagrodzenia, np. czas pracy w niedzielę, święta albo w porze nocnej.Zgodnie z planowaną zmianą ewidencja będzie uwzględniać wszystkie elementy, które umożliwią prawidłowe wyliczenie ewidencji czasu pracy, przy opracowywaniu której będą wykorzystane wykresówki z danymi zarejestrowanymi przez tachograf analogowy oraz wydruki i pliki pobrane z tachografu cyfrowego i karty kierowcy do tachografu cyfrowego. Proponowana regulacja przywraca obowiązek prowadzenia ewidencji czasu pracy kierowców pracujących w zadaniowym systemie czasu pracy. Obowiązujący przepis w tym zakresie może być rozumiany w taki sposób, że dla kierowców tych nie prowadzi się ewidencji czasu pracy a jedynie karty ewidencji nieobecności. Wątpliwości pogłębiają się gdy weźmie się pod uwagę, że wykresówki i dane z tachografu i karty kierowcy przechowywane są przez jeden rok co może oznaczać, że dokumentacja czasu pracy kierowcy pracującego w zadaniowym systemie czasu pracy składa się jedynie z rejestru nieobecności.Pozostałe wyjaśnienia dotyczące innych zmian w ustawie są szczegółowo opisane w innych grupach na które oddziałuje projekt. |
| Kierowcy wykonujący przewozy drogowe | Ok. 592,6 tys., w tym ok. 396,8 tys. – przewozy krajowe i ok. 195,8 tys. – przewozy międzynarodowe  | Stan na 31 grudnia 2014 r. – dane Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju i Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego  | Ustawa i przepisy wykonawcze uregulują postępowanie związane z podróżami służbowymi kierowców. Obecnie ustawa odsyła do przepisów wydanych na podstawie Kodeksu pracy, które były różnie interpretowane przez pracodawców i kierowców.Obecnie kierowcy pracujący w transporcie międzynarodowym zarabiają miesięcznie około 5 tys. zł netto. W skład tej kwoty wchodzi (w ok. 75 % przypadków – dane podawane przez związki zawodowe kierowców) minimalne wynagrodzenie określone w rozporządzeniu Rady Ministrów, tj. 1750 zł brutto – ok. 1200 zł netto, a dopełnieniem do 5 tys. zł (netto) są nieopodatkowane i „nieoskładkowane” diety i ryczałty. Oznacza to, że ok. 3,8 tys. zł miesięcznych poborów kierowcy stanowią diety i ryczałty, a przy założeniu, że kierowca jest w podróży ok. 20 dni w miesiącu oznacza to, że dziennie otrzymuje ok. 190 zł, tj. ok. 44 euro.Zgodnie z art. 21 ustawy o czasie pracy kierowców stanowiącym, że kierowcy w podróży służbowej przysługują należności ustalane w przepisach art. 775 Kodeksu pracy kierowca powinien otrzymać dietę w wysokości nie niższej niż dieta określona dla pracownika sfery budżetowej, czyli 30 zł oraz, jeżeli układ zbiorowy pracy , regulamin wynagradzania lub umowa o pracę nie zawierają postanowień dotyczących należności za podróż służbową, także zwrot kosztów noclegu lub ryczałt za nocleg, w wysokości określonej dla pracowników sfery budżetowej. W takim przypadku ryczałt na bezpłatny nocleg wynosi od ok. 35 do 50 euro.Przed uchwałą 7 sędziów Sądu Najwyższego z 12 czerwca 2014 r. część pracodawców wypłacała kierowcom ok. 44 euro diety (znacznie zawyżoną w stosunku do obowiązkowych 30 zł), natomiast nie wypłacała ryczałtu za nocleg przyjmując, że możliwość odbierania odpoczynku w kabinie pojazdu jest zapewnieniem kierowcy bezpłatnego noclegu. Zgodnie z uchwałą SN zapewnienie kierowcy miejsca do odpoczynku w kabinie pojazdu nie jest zapewnieniem mu bezpłatnego noclegu w rozumieniu rozporządzenia MPiPS. Planowana ustawa zmieniająca ustawę o czasie pracy kierowców ureguluje należności z tytułu podróży służbowych kierowców, z pominięciem regulacji wynikających z kodeksu pracy i rozporządzenia MPIPS .W nowelizowanej ustawie planuje się wydanie dwu rozporządzeń: dotyczącego należności z tytułu podróży służbowej kierowcy, w tym określającego stały ryczałt za odpoczynek w kabinie pojazdu, i dotyczącego warunków technicznych dla kabiny pojazdu spełniających warunki bezpłatnego noclegu.Regulacja ta będzie neutralna w odniesieniu do zarobków kierowców, a jedynie uporządkuje skomplikowane i różnie interpretowane przepisy W przypadku gdy kierowca będzie odbierał bezpłatny odpoczynek w kabinie pojazdu spełniającej warunki bezpłatnego noclegu otrzyma odpowiednio wyższą dietę, natomiast jeżeli będzie odbierał odpoczynek w kabinie pojazdu niespełniającej warunków bezpłatnego noclegu otrzyma dietę i ryczałt w wysokości nie niższej niż określona w planowanym rozporządzeniu. Przywrócenie przepisów obowiązujących przed 1.01.2012 r. dotyczących obowiązku sporządzania przez pracodawców rozkładów czasu pracy kierowców spowoduje, że przedłużenie wymiaru czasu pracy kierowcy do 12 godzin na dobę w równoważnym systemie czasu pracy może nastąpić tylko zgodnie z przyjętym rozkładem czasu pracy.Obecnie w art. 15 ustawy o czasie pracy kierowców funkcjonują dwa sprzeczne przepisy. Zgodnie z ust. 1 przedłużenie wymiaru czasu pracy do 12 godzin w ramach systemu równoważnego czasu pracy jest możliwe tylko gdy stosowane są rozkłady pracy, natomiast zgodnie z ust. 6 (obowiązującym od 1.01.2012 r.) rozkładów czasu pracy nie ustala się dla kierowcy wykonującego przewóz rzeczy lub okazjonalny przewóz osób. W planowanej ustawie w art. 15 ust. 6 powinien być uchylony. |
| Samozatrudnieni taksówkarze i samozatrudnieni kierowcy wykonujący przewozy pojazdami o dopuszczalnej masie całkowitej poniżej 3,5 tony  | Ogólna liczba wydanych licencji na przewóz osób taksówką, wg stanu na 30 czerwca 2014 r. wynosi ok. 61 tys. – nie jest znana dokładna liczba samozatrudnionych taksówkarzy, jednak z informacji zrzeszeń transportu prywatnego wynika, że samozatrudnieni taksówkarze stanowią prawie 100% ogółu zajmujących się tą działalnością.  | Dane MIiR zebrane od organów wydających licencje  | Ustawa zwolni z obowiązku stosowania przepisów o czasie pracy kierowców, w tym przepisów o wymiarze czasu pracy i ewidencjonowaniu czasu pracy, te samozatrudnione osoby, które wykonują przewozy pojazdami o dcm poniżej 3,5 t i przewozy osób - nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą. W przedziale tym dominującą grupą są kierowcy taksówek. Zgodnie z przepisami ustawy o czasie pracy kierowców do czasu pracy samozatrudnionych kierowców wlicza się nie tylko czas prowadzenia pojazdu ale również czas pozostawania w dyspozycji podmiotu, dla którego świadczą usługę, a więc także czas oczekiwania na ewentualnego klienta. W skrajnym przypadku może więc mieć miejsce taka sytuacja, że taksówkarz może być zmuszony do rezygnacji z zamówienia gdy upłynie 8 godzin pracy, nawet wówczas gdy te 8 godzin pracy stanowiło oczekiwanie na klienta.Nowa regulacja nie będzie miała wpływu na obniżenie konkurencji w stosunku do przewoźników zatrudniających taksówkarzy, ponieważ niemal 100% osób wykonujących przewozy osób taksówką pozostaje w samozatrudnieniu.  |
|  |  |  |  |
| 1. **Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji**
 |
| Projekt ustawy będzie przesłany do uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych z: Zrzeszeniem Międzynarodowych Przewoźników Drogowych, Ogólnopolskim Związkiem Pracodawców Transportu Drogowego, Polską Izbą Gospodarczą Transportu Samochodowego i Spedycji, Związkiem Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”, Ogólnopolskim Porozumieniem Związków Zawodowych, Krajową Sekcją Transportu Drogowego NSZZ „Solidarność”, Niezależnym Związkiem zawodowym Kierowców, Związkiem Zawodowym Kierowców w Polsce, Związkiem Zawodowym Kierowców RP. Po przeprowadzeniu konsultacji tekst regulacyjny będzie uzupełniony o ich wyniki.  |
| 1. **Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z rekomendowanego rozwiązania**
 |
| Xnie dotyczy |
| [ ] zmniejszenie liczby dokumentów [ ] zmniejszenie liczby procedur[ ] skrócenie czasu na załatwienie sprawy[ ] inne:      | [ ] zwiększenie liczby dokumentów[ ] zwiększenie liczby procedur[ ] wydłużenie czasu na załatwienie sprawy[ ] inne:      |
| wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji | [ ]  tak[ ]  nieX nie dotyczy |
| Komentarz: |
| 1. **Wyniki analizy wpływu**
 |
| Koszty w okresie 10 lat od wejścia w życie zmiany |
|  | 0 | 1 | 2 | 3 | 5 | 10 | Łącznie (0-10) |
| W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z …… r.)  | budżet państwa |  |  |  |  |  |  |  |
| jednostki samorządu terytorialnego |  |  |  |  |  |  |  |
| inne jednostki sektora finansów publicznych |  |  |  |  |  |  |  |
| przedsiębiorstwa (w tym MŚP) |  |  |  |  |  |  |  |
| rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe |  |  |  |  |  |  |  |
| (dodaj/usuń) |  |  |  |  |  |  |  |
| W ujęciuniepieniężnym  | budżet państwa |  |
| jednostki samorządu terytorialnego |  |
| inne jednostki sektora finansów publicznych |  |
| przedsiębiorstwa (w tym MŚP) |  |
| rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe  |  |
| rynek pracy |  |
| (dodaj/usuń) |  |
| Niemierzalne | (dodaj/usuń) |  |
| (dodaj/usuń) |  |
| Korzyści w okresie 10 lat od wejścia w życie zmiany |
|  | 0 | 1 | 2 | 3 | 5 | 10 | Łącznie(0-10) |
| W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z …… r.) | budżet państwa |  |  |  |  |  |  |  |
| jednostki samorządu terytorialnego |  |  |  |  |  |  |  |
| inne jednostki sektora finansów publicznych |  |  |  |  |  |  |  |
| przedsiębiorstwa (w tym MŚP) |  |  |  |  |  |  |  |
| rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe |  |  |  |  |  |  |  |
| (dodaj/usuń) |  |  |  |  |  |  |  |
| W ujęciuniepieniężnym  | budżet państwa |  |
| jednostki samorządu terytorialnego |  |
| inne jednostki sektora finansów publicznych |  |
| przedsiębiorstwa (w tym MŚP) |  |
| rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe  |  |
| rynek pracy |  |
| (dodaj/usuń) |  |
| Niemierzalne | (dodaj/usuń) |  |
| (dodaj/usuń) |  |
| Wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń:  |
| 1. **Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego**
 |
| IV kwartał 2015 r.  |
| 1. **W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?**
 |
| Nie przewiduje się ewaluacji efektów projektu. |
| 1. **Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)**
 |
| brak |

1. ) Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2014 r. poz. 486, 805, 915 i 1310 oraz z 2015 r. poz. 211, 390, 978, 1269 i 1273. [↑](#footnote-ref-1)
2. Dz. Urz. WE L 80 z 23.03.2002 s. 35, Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne rozdz. 5, t. 4, s. 224, [↑](#footnote-ref-2)
3. Dz. Urz. UE L 102 z 11.04.2006, s. 1, z późn. zm., [↑](#footnote-ref-3)
4. Dz. U. z 1999 r. Nr 94, poz. 1086 i 1087, z 2009 r. Nr 190, poz. 1479 oraz z 2014 r. poz. 408 i 409, [↑](#footnote-ref-4)
5. Dz. U z 2013 r. poz. 567, [↑](#footnote-ref-5)
6. Dz. U. z 2012 r. poz. 1155 oraz z 2013 r. poz. 567, [↑](#footnote-ref-6)
7. Dz. U z 2013 r. poz. 1414 – tekst jednolity oraz z2014 poz. 486, 805, 915 i 1310 oraz z 2015 r. poz. 211, 390 , 978, 1269 i 1273. [↑](#footnote-ref-7)