t. LXIII, nr 7/2022 DOI 10.33226/0032-6186.2022.7.5

Dr hab. Krzysztof Stefański, prof. UŁ
Uniwersytet Łódzki
ORCID: 0000-0001-6313-7387
e-mail: kstefanski@wpia.uni.lodz.pl

Pakiet mobilności a zmiany w zakresie wynagradzania kierowców międzynarodowego transportu drogowego

Mobility package and changes to the remuneration of international road transport drivers

Streszczenie
Sektor transportu drogowego w Polsce jest niezwykle ważną częścią naszej gospodarki. Wprowadzane w kilku etapach zmiany w ramach tzw. Pakietu mobilności w dużym stopniu odbiją się na sytuacji ekonomicznej polskich przewoźników. Pakiet ten zawiera szereg regulacji odnoszących się zarówno do konkurencyjności przedsiębiorstw transportowych w UE, jak i do polepszenia warunków pracy kierowców. Artykuł dotyczy nowych unormowań związanych z objęciem kierowców transportu międzynarodowego przepisami o delegowaniu pracowników, a w konsekwencji zmian w zakresie ich wynagradzania.

Słowa kluczowe
kierowcy, transport drogowy, pakiet mobilności, delegowanie pracowników, wynagrodzenia

Abstract
The road transport sector in Poland is an extremely important part of the Polish economy. The changes introduced in several stages as part of the mobility package will have a major impact on the economic situation of Polish hauliers. The package contains a number of regulations relating both to the competitiveness of transport enterprises in the EU and to the improvement of drivers' working conditions. The article concerns new regulations related to the inclusion of international transport drivers in the provisions on the posting of workers and, consequently, changes in their remuneration.

Keywords
drivers, road transport, mobility package, posting of workers, renumeration

JEL: K31

Uwagi wstępne

Sektor transportu drogowego w Polsce jest obok handlu detalicznego i hurtowego jednym z filarów naszej gospodarki. Bezpośredni udział branży transportowej w polskim PKB wynosi 6%, ale jej znaczenie dla gospodarki jest znacząco wyższe. Z dostępnych szacunków wynika, że transport ma znaczący udział w wytwarzaniu blisko 50% polskiego PKB (Morawski, Defratyka, Łaszkowski i Kalisiak, 2022). Istotny jest także udział tej branży w polskim rynku pracy. W całym sektorze logistycznym w Polsce pracuje niemal milion osób, a w transporcie drogowym ok. 750 tys., z czego najliczniejszą (ok. 500 tys.) grupę zawodową stanowią kierowcy. Co warto podkreślić, polskie przedsiębiorstwa transportowe odgrywają główną rolę w przewozie towarów w Unii Europejskiej, realizując aż 21% przewozów. Jeszcze większy udział polskie przedsiębiorstwa mają w niektórych rodzajach usług przewozowych, przede wszystkim kabotażowych (przewozy wyłącznie na terenie innego kraju), w którym Polska miała w 2020 r. 40% udziału, oraz cross-trade (przewozy między innymi krajami), w którym udział Polski wyniósł 37% (Morawski, Defratyka, Łaszkowski i Kalisiak, 2022). Zgodzić się zatem należy z poglądem, że polscy przewoźnicy w efekcie otwarcia rynku unijnego po akcesji Polski do UE, dzięki zdolnościom i wysiłkowi ich kadry, a także dzięki niższym kosztom prowadzenia działalności (w tym niższym kosztom za-

trudnienia kierowców) w porównaniu szczególnie z firmami transportowymi tzw. starej UE, zdobyli pozycję dominującą na tym rynku (Ślęzak, Kordel i Waśkiewicz, 2019). Rosnący udział przedsiębiorstw z krajów środkowej i wschodniej Europy w przewozach drogowych spowodował obniżenie konkurencyjności przedsiębiorstw transportowych z krajów starej Unii. W związku z tym uznano za konieczne uchwalenie regulacji, które wzmacniałyby tę konkurencyjność, poprzez wprowadzenie jednakowych zasad wykonywania usług przewozowych oraz jednakowych standardów pracy kierowców. Idea ta doprowadziła do przyjęcia tzw. Pakietu mobilności. Pakiet ten obejmuje uchwalenie szeregu unijnych aktów prawnych[1] oraz odpowiednie zmiany w ustawodawstwach krajów członkowskich. Poszczególne elementy pakietu są wprowadzane w życie etapami.

Pierwszy etap, normujący m.in. kwestie dotyczące czasu pracy kierowców (np. zmiany dotyczące wykorzystywania okresów odpoczynku, przedłużenia prowadzenia czasu pojazdu czy konieczności powrotu kierowcy do bazy), wszedł w życie 20 sierpnia 2020 r. (Stefański, 2022). Drugi etap zmian, najpoważniejszych z punktu widzenia polskich przedsiębiorstw transportowych, dotyczących bowiem m.in. zasad delegowania kierowców oraz wykonywania przewozów kabotażowych, wszedł w życie w lutym i marcu 2022 r. Trzeci etap, odnoszący się do transportu pojazdami od 2,5 do 3,5 tony, wszedł w życie 21 maja 2022 r. i zakłada m.in. konieczność uzyskania zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika, uzyskania licencji wspólnotowej, a także wykazania zdolności finansowej na wymaganym poziomie. Kolejne etapy wprowadzania Pakietu mobilności zostały rozłożone aż do 2026 roku i będą dotyczyć m.in. wymiany tachografów na urządzenia spełniające najnowsze wymagania techniczne umożliwiające np. zdalną pracę organów kontroli (tzw. smart tachografy II generacji).

Niewątpliwie najważniejszy etap wprowadzania Pakietu mobilności miał miejsce w lutym 2022 r. Jego kluczową regulacją były zmiany odnoszące się do zasad delegowania kierowców w transporcie międzynarodowym. Spowodowało to konieczność nowelizacji ustawy o czasie pracy kierowców[2], czego konsekwencją są poważne zmiany dotyczące obliczania wynagrodzeń dla tej grupy zawodowej.

Delegowanie kierowców

Przed wejściem w życie nowych regulacji (tj. przed 2 lutego 2022 r.) kierowcy w międzynarodowym transporcie drogowym byli zwolnieni ze stosowania zasad dotyczących delegowania pracowników w ramach Unii Europejskiej. Pakiet mobilności sprawił, że sytuacja ta uległa zmianie. Od tego dnia zostały wdrożone w transporcie drogowym krajowe przepisy państw członkowskich Unii Europejskiej wykonujące postanowienia dyrektywy 96/71/WE z 16 grudnia 1996 r. dotyczącej delegowania pracowników w ramach świadczenia usług zmienionej dyrektywą (UE) 2018/957 z 28 czerwca 2018 r. oraz postanowienia dyrektywy (UE) 2020/1057 z 15 lipca 2020 r. ustanawiającej szczegółowe przepisy w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE w sprawie delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego. Niewątpliwie najistotniejszym efektem nowego unormowania jest odejście od obowiązku wypłaty wynagrodzenia minimalnego w kraju prowadzenia działalności na rzecz wynagrodzenia takiego samego jak obowiązujące w państwach, w których przewoźnicy świadczą usługi objęte delegowaniem. Należy podkreślić, iż oznacza to nie tylko konieczność stosowania regulacji o minimalnym wynagrodzeniu w krajach, w których kierowca wykonuje zadania przewozowe, ale przy obliczaniu należnego mu wynagrodzenia będą miały zastosowanie także przepisy sektorowe czy postanowienia układów zbiorowych w tym zakresie. Jak wskazuje się w piśmiennictwie, zasady wynagradzania kierowców w związku z objęciem tej grupy zawodowej przepisami o delegowaniu nie są przejrzyste (van Overbeeke, 2020).

Objęcie kierowców przepisami o delegowaniu nie dotyczy wszystkich rodzajów przewozów międzynarodowych. Zasady te znalazły zastosowanie przy przewozach kabotażowych (przewozy realizowane wewnątrz danego państwa przez przedsiębiorstwo transportowa mające siedzibę w innym państwie — np. przewóz towarów z Berlina do Hamburga przez polskiego przewoźnika) oraz przewozach typu cross-trade (przewóz między krajami, w których przedsiębiorstwo transportowe realizujące usługę nie ma siedziby — np. przewóz towarów z Niemiec do Hiszpanii przez polskiego przewoźnika). Oznacza to, że przepisów o delegowaniu nie stosuje się przy przewozach bilateralnych (gdy przewoźnik ma siedzibę w państwie nadawcy towaru lub w państwie odbiorcy towaru — np. przewóz towarów z Polski do Francji przez polskiego przewoźnika)[3]. Przepisów o delegowaniu nie stosuje się także w odniesieniu do krajów tranzytowych.

Zmiana struktury wynagrodzeń

W związku z przewidzianym w Pakiecie mobilności wymogiem wypłaty wynagrodzenia obowiązującego w państwach, w których kierowcy wykonują swoją pracę, polski ustawodawca przez długi czas rozważał różne warianty dostosowania polskiego prawa do omawianego wymogu. Brak nowelizacji polskich przepisów oznaczałby konieczność wypłaty wynagrodzeń według zasad dotychczasowych oraz nowych, co w poważny sposób podwyższyłoby koszty prowadzenia działalności.

Ostatecznie przyjęto rozwiązanie, zgodnie z którym kierowcy wykonujący przewozy międzynarodowe nie będą już w podróży służbowej, co w istotnym stopniu wpłynie na strukturę ich wynagrodzeń. Dotychczas struktura ta obejmowała: wynagrodzenie zasadnicze, najczęściej zbliżone do wynagrodzenia minimalnego, ryczałt za pracę w godzinach nadliczbowych, ryczałt za pracę w porze nocnej oraz wynagrodzenie za dyżury. Wymienione składniki podlegały opodatkowaniu oraz naliczeniu odpowiednich składek na ubezpieczenia społeczne. Suma wskazanych składników najczęściej nie przekraczała jednak połowy wynagrodzenia, jakie otrzymywał kierowca, a niekiedy oscylowała na poziomie 20–25% jej wysokości. Najistotniejszymi bowiem elementami płac kierowców były przysługujące im dodatki z tytułu podróży służbo-

wych w postaci nieopodatkowanych i nieoskładkowanych diet i ryczałtów za noclegi. Wyeliminowanie możliwości uznania, iż kierowca wykonując zadanie przewozowe znajduje się w podróży służbowej, oznacza, że składniki te nie znajdują zastosowania. W toku prac legislacyjnych rząd proponował nałożenie obciążeń podatkowych i składek na ubezpieczenia społeczne od całości wynagrodzeń kierowców bez zastosowania żadnych rozwiązań osłonowych, co spotkało się z krytyką przewoźników. W związku z tym w ustawie nowelizującej[4] wprowadzono możliwość skorzystania z ulg przy obliczaniu podstaw do opodatkowania i oskładkowania przy naliczaniu wynagrodzenia kierowców podobnych do ulg stosowanych przy obliczaniu wynagrodzeń pracowników delegowanych. Kluczowa w tym zakresie jest treść art. 21b ustawy o czasie pracy kierowców, zgodnie z którą do kierowców wykonujących zadania służbowe w ramach międzynarodowych przewozów drogowych stosuje się przepisy art. 21 ust. 1 pkt 20 ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych[5], oraz przepisy wydane na podstawie art. 21 ustawy o systemie ubezpieczeń społecznych[6] dotyczące pracowników zatrudnionych za granicą u polskich pracodawców. Regulacja ta ma zrównywać sytuację kierowców w transporcie międzynarodowym z innymi polskimi pracownikami wykonującymi swoją pracę poza granicami kraju. Zgodnie z powyższymi przepisami, od podstawy opodatkowania lub składek odlicza się równowartość diet lub ich części za każdy dzień pobytu za granicą. O ile rozwiązanie takie wydaje się korzystne, o tyle w istotnym stopniu utrudnia obliczanie wynagrodzeń kierowców. Odmienne zasady odnoszą się do zwolnienia z opodatkowania i ustalenia podstawy składek na ubezpieczenia społeczne, a różnice dotyczą m.in. limitowania przychodu kierowcy oraz rozliczania niepełnych dni pobytu za granicą. Sprawę komplikuje także fakt, iż kierowca przemieszczając się w związku z realizacją jednego zadania przewozowego może wykonywać pracę nawet w kilku państwach w ciągu dnia. W związku z tym rosną trudności z poprawnym obliczaniem zarówno stawek wynikających z różnego poziomu wynagrodzeń w poszczególnych państwach członkowskich, jak i obniżenia podstawy opodatkowania oraz podstawy wymiaru składek ubezpieczeniowych (Prasołek i Włoch, 2022a). Ze względu na istnienie w praktyce kilku różnych sposobów rozliczania długości okresów przebywania za granicą, należy postulować wprowadzenie odpowiednich zmian legislacyjnych w tym zakresie. Doraźnie w piśmiennictwie wskazuje się konieczność zabezpieczenia interesów przewoźników poprzez występowanie o indywidualne interpretacje skarbowe i dotyczące składek ubezpieczeniowych (Prasołek i Włoch, 2022b).

Warto dodać, że powyższe zasady obowiązują także w przypadku międzynarodowych przewozów pasażerskich. Jednocześnie trzeba podkreślić, że zasad tych nie stosuje się do kierowców wykonujących przewozy krajowe. Do takich kierowców mają zastosowane dotychczasowe regulacje, zatem są oni objęci przepisami o podróży służbowej. Zgodnie z ustawą o czasie pracy kierowców, kierowcom takim przysługują należności na pokrycie kosztów związanych z wykonywaniem tego zadania służbowego ustalane na zasadach określonych w przepisach kodeksu pracy. W związku z tym pojawiła się wątpliwość, czy należności takie przysługują także kierowcom w transporcie międzynarodowym za odcinek do granicy Polski. Na takie pytanie należy udzielić odpowiedzi przeczącej. Za słuszny należy uznać pogląd, który wyraziło Ministerstwo Infrastruktury wskazując, że każdy przejazd, który ma związek z przewozem zagranicznym, jest traktowany jako przewóz międzynarodowy. Dotyczy to każdego przejazdu, także bez ładunku albo bez pasażerów (Wytyczne Ministerstwa Infrastruktury, 2022) Przewóz zagraniczny rozpoczyna się zatem już od wyjazdu z bazy transportowej lub magazynu kontrahenta w Polsce. Nie ma w tym przypadku podziału na odcinki krajowy i międzynarodowy (Prasołek, 2022).

Objęcie kierowców transportu międzynarodowego przepisami o delegowaniu pociąga za sobą także inne obowiązki po stronie pracodawcy. Należy do nich m.in. obowiązek złożenia przez przewoźnika zgłoszenia delegowania właściwym organom krajowym państwa członkowskiego, do którego kierowca jest delegowany, najpóźniej w momencie rozpoczęcia delegowania. Czynności tej dokonuje się przy użyciu wielojęzycznego standardowego formularza interfejsu publicznego połączonego z systemem wymiany informacji na rynku wewnętrznym (IMI). Ponadto przewoźnik musi zapewnić, aby kierowca dysponował — w postaci papierowej lub elektronicznej — odpowiednimi dokumentami dotyczącymi m.in. powyższego zgłoszenia (odrębnego do każdego kraju członkowskiego), listu przewozowego oraz zapisów tachografu. Na kierowcy ciąży obowiązek przechowywania tych dokumentów i udostępniania ich na żądanie podczas kontroli drogowej.

Proces legislacyjny

Negocjacje na poziomie Unii Europejskiej dotyczące przyjęcia Pakietu mobilności trwały kilka lat. Programowy kompromis osiągnięto po ponad 30 miesiącach prac, w grudniu 2019 roku. Polska zarówno w negocjacjach rządowych, jak i w Parlamencie Europejskim przeciwstawiała się przyjęciu tego pakietu, należąc do grupy państw uznających nowe rozwiązania prawne za szkodliwe. Doprowadziło to do istotnego przedłużenia się prac nad pakietem, polskie władze nie potrafiły jednak stworzyć większości, która pozwoliłaby na jego odrzucenie. Trudno także uznać, że polskie władze osiągnęły sukces negocjacyjny, ponieważ przyjęte rozwiązania nie są dla polskich przewoźników korzystne, a osiągnięty kompromis umożliwił jedynie niewielkie zmiany w tym zakresie. Prace legislacyjne zakończyły się przyjęciem Pakietu mobilności w lipcu 2020 roku. Od tej chwili znany był harmonogram wprowadzania kolejnych jego etapów. O ile pierwszy etap oznaczał zmiany w rozporządzeniu (WE) nr 561/2006 i nie wymagał istotnych zmian legislacyjnych w prawie krajowym, o tyle z drugim etapem było inaczej. Wchodzące w lutym 2022 r. zmiany wymagały dostosowania polskich przepisów do nowych regulacji unijnych. Polski rząd zaprezentował i skierował do konsultacji pu-

blicznych projekt zmian dopiero w lipcu 2021 r., a zatem po roku od uchwalenia Pakietu mobilności. Projekt ten, jak wspomniano wyżej, został uznany przez środowisko przewoźników za skrajnie niekorzystny dla całej branży transportowej, a w toku konsultacji zgłoszono do niego kilkaset uwag[7]. Kolejny projekt, uwzględniający część uwag, został przyjęty przez Radę Ministrów dopiero w grudniu 2021 r., a uchwalony przez parlament 26 stycznia 2022 r., co oznacza, że przewoźnikom pozostawiono 7 dni na dostosowanie się do nowych regulacji. Biorąc pod uwagę złożoność nowych przepisów, a przede wszystkim ich wagę dla funkcjonowania całej branży, okres ten trzeba uznać za rażąco krótki.

Należy dodać, że wprowadzone wspomnianą nowelizacją zmiany nie stanowią pełnej implementacji przepisów unijnych zawartych w Pakiecie mobilności. O ile zmiany zawarte w rozporządzeniu (WE) nr 561/2006 nie muszą być implementowane do prawa krajowego, o tyle w przypadku zmian dyrektyw prawo UE wymaga takiej implementacji. Tymczasem polski ustawodawca dotychczas nie uchwalił ustawy regulującej kwestie delegowania kierowców. Projekt ustawy o delegowaniu kierowców w sektorze transportu drogowego został skierowany do konsultacji publicznych dopiero w kwietniu 2022 r., co oznacza, że uchwalenie tego ważnego aktu prawnego do końca roku będzie trudne[8]. To niestety kolejny przykład opieszałości polskich władz w regulowaniu istotnych kwestii dla kluczowego sektora gospodarki.

Inne zmiany

Warto dodać, że oprócz kwestii związanych z delegowaniem kierowców — i co za tym idzie istotnych zmian w sposobie ich wynagradzania — w ramach drugiego etapu wdrażania Pakietu mobilności w ostatnich miesiącach wprowadzono także inne regulacje. Nie są one bezpośrednio związane z prawami pracowniczymi, choć pośrednio mogą ich dotykać, mają też istotne znaczenie dla funkcjonowania przedsiębiorstw transportowych. Pierwsza ze zmian dotyczy przewozów kabotażowych i oznacza, że dopuszczalne jest wykonanie trzech tego typu operacji w ciągu 7 dni na terenie danego kraju, a następnie wprowadza się obowiązek 4-dniowej przerwy w tego typu przewozach (ang. cooling off period). Doprecyzowano unormowania w zakresie obowiązku posiadania przez przewoźników odpowiedniej bazy transportowej, dysponującej m.in. parkingiem obejmującym miejsca postojowe dla co najmniej 1/3 pojazdów należących do danego przedsiębiorstwa. Kolejną zmianą jest obowiązek organizowania przez przedsiębiorcę przewozów w taki sposób, aby pojazdy, którymi dysponuje i które są wykorzystywane w przewozach międzynarodowych, wracały do jednej z baz eksploatacyjnych w państwie jego siedziby nie później niż w ciągu ośmiu tygodni od jego opuszczenia (Wroński, 2022).

Należy podkreślić, że niektóre z wprowadzonych rozwiązań (zwłaszcza dotyczące kabotażu oraz powrotu pojazdów do kraju rejestracji) są często krytykowane nie tylko jako nieekonomiczne, ale również sprzeczne z polityką ekologiczną UE. Wskazuje się, że wykonanie tych obowiązków będzie generowało większe ilości emisji dwutlenku węgla, co kłóci się z założeniami Europejskiego Zielonego Ładu, który zmierza do neutralności klimatycznej. Już teraz transport jest odpowiedzialny za 24% unijnej emisji dwutlenku węgla. Zielony Ład chce zmniejszyć generowanie dwutlenku węgla do 2050 roku o 90%. Powroty pojazdów, nierzadko bez ładunku, a także przestoje po wykonanym kabotażu zdają się w tym nie pomagać, a wręcz przeciwnie jeszcze tę emisję znacząco pogłębią[9].

Uwagi końcowe

Jak wspomniano na wstępie, sektor transportu drogowego w Polsce jest jednym z najważniejszych gałęzi naszej gospodarki. Jest także jednym z najszybciej się rozwijających; w minionej dekadzie średnioroczne tempo jego wzrostu wynosiło 10% (Morawski, Defratyka, Łaszkowski i Kalisiak, 2022). Nie oznacza to, że branża ta nie napotyka istotnych problemów, przeciwnie w ostatnim czasie skala trudności zaczyna powodować, że realne stają się obawy o kryzys w tym sektorze. Wśród trudności wskazuje się przede wszystkim znaczny wzrost kosztów zatrudnienia, który wynika zarówno z wdrożenia Pakietu mobilności, jak i polskich przepisów w tym zakresie. Kolejnym problemem jest znaczący niedobór siły roboczej. W ostatniej dekadzie przeciętny przyrost zatrudnienia w transporcie drogowym wynosił 4,6% rocznie, podczas gdy praca przewozowa rosła w tempie ok. 6% rocznie. Dysproporcja ta może być tylko częściowo niwelowana dzięki zwiększaniu wydajności pracy. Dlatego rośnie odsetek przedsiębiorstw, dla których brak dostępu do wykwalifikowanej kadry stanowi barierę rozwojową. Obecnie problem ten dotyka ponad połowę przedsiębiorstw transportowych. Braki kadrowe są uzupełniane pracą imigrantów, których znaczenie dla rozwoju branży staje się krytyczne. W latach 2015–2021 liczba kierowców z innych krajów wzrosła z 13 tys. do 131 tys. Sytuacja międzynarodowa implikuje tu kolejne problemy. Spośród wszystkich kierowców cudzoziemców znaczną większość (ponad 105 tys.) stanowili i stanowią kierowcy z Ukrainy. Szacuje się, że w związku z wojną ok. 20–30% z nich wróciło do Ukrainy. Druga dosyć liczna grupa kierowców to obywatele Białorusi, którzy ze względów politycznych nie chcą wracać do ojczyzny, a jest to konieczne, aby przedłużyć polskie wizy, które uprawniają ich do pobytu na terytorium Polski i do wykonywania międzynarodowych przewozów drogowych (Badowski, 2022). Kolejnym problemem są trudności ekonomiczne związane m.in. z zaburzeniem łańcuchów transportowych do Ukrainy, Białorusi i Rosji, a także — a może przede wszystkim — znaczący wzrost cen paliw.

Wydaje się, że w tak trudnej sytuacji tak istotna branża powinna spotkać się z istotną pomocą ze strony władz, choćby przez szybkie wdrożenie zmian legislacyjnych ułatwiających prowadzenie działalności, a jednocześnie dbających o interes pracowników. Niestety, opieszałość polskiego ustawodawcy nie daje tu dużych nadziei na poprawę.

Przypisy/Notes

[1] Między innymi 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 okresu odpoczynku oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 165/2014 w odniesieniu do określania położenia za pomocą tachografów (Dz. Urz. UE z 2020 r. L 249, s. 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. Urz. UE z 2020 r. L 249, s. 17), rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1056 z 15 lipca 2020 r. w sprawie elektronicznych informacji dotyczących transportu towarowego (Dz. Urz. UE z 2020 r. L 249, s. 33), dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1057 z 15 lipca 2020 r. ustanawiająca przepisy szczególne w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE dotyczące delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego oraz zmieniająca dyrektywę 2006/22/WE w odniesieniu do wymogów w zakresie egzekwowania przepisów oraz rozporządzenie (UE) nr 1024/2012 (Dz. Urz. UE z 2020 r. L 249, s. 49).

[2] Ustawa z 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców, Dz.U. 2019 poz. 1214 ze zm.

[3] W przewozach bilateralnych dopuszczono także w ograniczonym zakresie możliwość doładowania i rozładowania towarów. Zwolnienie obejmuje 1 operację doładunku lub rozładunku lub 2 operacje doładunku lub rozładunku w drodze powrotnej.

[4] Ustawa z 26 stycznia 2022 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym, ustawy o czasie pracy kierowców oraz niektórych innych ustaw, Dz.U. poz. 209.

[5] Ustawa z 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych, Dz.U. 2021 poz. 1128 ze zm.

[6] Ustawa z 13 października 1998 r. o systemie ubezpieczeń społecznych, Dz.U. 2021 poz. 423 ze zm.

[7] Projekt z uwagami zob: https://legislacja.gov.pl/projekt/12349554/katalog/12806730#12806730 (dostęp: 30.06.2022).

[8] Projekt dostępny na stronie: https://legislacja.rcl.gov.pl/projekt/12358852/katalog/12872314#12872314 (dostęp 30.06.2022).

[9] Por. https://tachospeed.pl/blog/pakiet-mobilnosci-wszystko-co-musisz-wiedziec/#baza-eksploatacyjna-transportu-drogowego (dostęp 30.06.2022).

Bibliografia/References

Badowski, M. (2022). *Transport drogowy prosi o pomoc. Brak kierowców to nie jedyny problem branży. 2022 rok to kumulacja negatywnych zdarzeń*. https://strefabiznesu.pl/transport-drogowy-prosi-o-pomoc-brak-kierowcow-to-nie-jedyny-problem-branzy-2022-rok-to-kumulacja-negatywnych-zdarzen/ar/c3-16233999 (30.06.2022).

Morawski, I., Defratyka, A., Łaszkowski, J. i Kalisiak, A. (2022). *Raport „Transport drogowy w Polsce 2021+".* Raport opracowany przez SPOTDATA na zlecenie i przy merytorycznej współpracy ze Związkiem Pracodawców Transport i Logistyka Polska.

Prasołek, Ł. (2022). W przewozie międzynarodowym bez diety. Także za odcinek krajowy. *Dziennik Gazeta Prawna* z 12 maja 2022.

Prasołek, Ł. i Włoch, Ł. (2022a). Rozliczenie kierowcy skomplikowane także za sprawą polskich przepisów. *Dziennik Gazeta Prawna* z 7 kwietnia 2022.

Prasołek, Ł. i Włoch, Ł. (2022b). Zasady wynagradzania kierowców na dalekich trasach do zmiany. *Dziennik Gazeta Prawna* z 10 lutego 2022.

Stefański, K. (2022). Pakiet mobilności a regulacje o czasie pracy kierowców transportu międzynarodowego. *Praca i Zabezpieczenie Społeczne*, (6). https://doi.org/10.33226/0032-6186.2022.6.4

Ślęzak, M., Kordel, Z. i Waśkiewicz, J. (2019) Problemy funkcjonowania polskiego transportu drogowego w przewozach ładunków. *Studia i Prace Kolegium Zarządzania i Finansów SGH*, (172). https://doi.org/10.33119/SIP.2019.172.6

van Overbeeke, F. (2020). Posting drivers in the EU road transport sector. *ERA Forum*, *21*, 9–20. https://doi.org/10.1007/s12027-020-00598-7

Wroński, M. (2022). Pakiet mobilności: Kolejne wymogi dla przewoźników i baz transportowych *Dziennik Gazeta Prawna* z 15 lutego 2022.

Wytyczne w postaci pytań i odpowiedzi w zakresie stosowania i przestrzegania nowych regulacji, przygotowane przez Ministerstwo Infrastruktury (2022). https://www.gov.pl/web/infrastruktura/nowy-model-wynagradzania-kierowcow-przewozow-miedzynarodowych

Dr hab. Krzysztof Stefański, prof. UŁ, doktor habilitowany nauk prawnych, profesor Uniwersytetu Łódzkiego, pracuje w Katedrze Prawa Pracy na Wydziale Prawa i Administracji UŁ. Koordynator AI Work Team — Zespołu badawczego ds. prowadzenia badań nad skutkami rozwoju sztucznej inteligencji i innych nowoczesnych technologii dla rynku pracy oraz prawa pracy i ubezpieczeń społecznych. Kierownik Podyplomowych Studiów Ochrony Danych Osobowych UŁ. Autor i współautor licznych publikacji z zakresu prawa pracy i prawa urzędniczego, m.in. 4 monografii, części komentarza do Kodeksu pracy (red. K.W. Baran, wyd. III, IV i V) oraz części komentarza do „tarczy antykryzysowej" (red. K.W. Baran), a także kilkudziesięciu artykułów w czasopismach naukowych. Jego zainteresowania naukowe obejmują kwestie czasu pracy, ustania stosunku pracy i prawa zatrudnienia w administracji publicznej, a także wpływu rozwoju sztucznej inteligencji i innych nowoczesnych technologii na prawo pracy.

Dr hab. Krzysztof Stefański, prof. UŁ, Associated Professor at the Labour Law Department at the Faculty of Law and Administration of the University of Lodz. Team Coordinator of AI Work Team — The research team for conducting studies on the consequences of the development of artificial intelligence and other modern technologies for the labour market, labour law and social insurance. Director of the Postgraduate Studies on Personal Data Protection at the University of Lodz. Author and co-author of numerous publications in the field of labour law, including 4 books and many scientific articles. Co-author of a commentary to the Labour Law Code, ed. by K.W. Baran, (commentary to the Working Time chapter) and a commentary to the "Anti-crisis Shield" (ed. by K.W. Baran). His scientific interests concentrate on issue of working time, termination of the contract of employment, employment in public administration and the consequences of development of artificial intelligence and other modern technologies for the labour law.