Oświadczenie złożone
przez senatora Kazimierza Kleinę
w dniu 16 września 2026 r.

Oświadczenie skierowane do ministra infrastruktury Dariusza Klimczaka

Szanowny Panie Ministrze!

Do mojego biura senatorskiego zgłaszają się kierowcy zawodowi, którzy wskazują na problem presji wywieranej przez część pracodawców na kierowców wykonujących przewozy drogowe. Z przekazanych mi informacji wynika, że kierowcy mają być zobowiązywani do realizowania przewozów w czasie, który – przy zachowaniu wszystkich obowiązujących norm czasu prowadzenia pojazdu, przerw i odpoczynków – może być trudny do osiągnięcia. W ocenie zgłaszających się kierowców prowadzi to do sytuacji, że kierowcy mogą być nakłaniani do przekraczania przepisów ruchu drogowego, w szczególności dotyczących dopuszczalnej prędkości, po to aby zmieścili się w narzuconych przez pracodawcę terminach realizacji przewozu. Kierowcy wskazują przy tym, że odpowiedzialność za takie naruszenia w praktyce ponosi przede wszystkim osoba kierująca pojazdem, podczas gdy przyczyną presji może być sposób organizacji przewozu oraz system wynagradzania stosowany przez przedsiębiorstwo.

Problem ten należy rozpatrywać również w kontekście przepisów regulujących wynagradzanie kierowców zawodowych. Przepisy zarówno prawa polskiego, jak i prawa Unii Europejskiej przewidują ograniczenia dotyczące stosowania składników wynagrodzenia uzależnionych od liczby przejechanych kilometrów, szybkości dostawy czy ilości przewożonego ładunku, jeżeli ich stosowanie może zagrażać bezpieczeństwu ruchu drogowego lub zachęcać do naruszania przepisów dotyczących czasu prowadzenia pojazdu i odpoczynku. W szczególności wskazać należy art. 10 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady, a także art. 26 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców. Z informacji przekazanych przez kierowców wynika jednak, że pomimo obowiązywania tych regulacji w praktyce mogą być stosowane rozwiązania, które pozwalają obchodzić zakaz wynagradzania kierowców w sposób uzależniający wysokość ich zarobków od liczby przejechanych kilometrów, liczby wykonanych przewozów czy innych parametrów bezpośrednio związanych z efektywnością przewozu.

Jeżeli informacje te znajdują potwierdzenie w praktyce, oznaczałoby to, że obowiązujące regulacje nie zapewniają wystarczającej ochrony kierowców przed ekonomiczną presją, prowadzącą do naruszania przepisów ruchu drogowego oraz przepisów dotyczących czasu prowadzenia pojazdu i odpoczynku.

Warto zwrócić uwagę na to, że kwestia ta ma znaczenie ze względu na nie tylko prawa pracownicze kierowców, lecz przede wszystkim bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu drogowego. Kierowca ciężarówki lub autobusu, który znajduje się pod presją czasu i jednocześnie ma świadomość, że jego wynagrodzenie zależy od liczby przejechanych kilometrów, wykonanych kursów lub terminowości dostaw, może być narażony na konflikt pomiędzy przestrzeganiem przepisów a realizacją oczekiwań pracodawcy.

W opinii kierowców zgłaszających ten problem istotnym elementem rozwiązania byłoby wprowadzenie lub wzmocnienie mechanizmów, w ramach których odpowiedzialność za naruszenie przepisów ruchu drogowego oraz przepisów dotyczących czasu pracy i czasu prowadzenia pojazdu nie tylko ponosiłby kierowca, lecz również – w odpowiednich przypadkach – ponosiłoby przedsiębiorstwo, jeżeli naruszenie było następstwem sposobu organizacji pracy, wywierania presji na kierowcę, wydawania niewłaściwych poleceń lub stosowania systemu wynagradzania zachęcającego do łamania przepisów.

Zdaniem zgłaszających się kierowców takie rozwiązanie mogłoby przyczynić się do zmiany praktyk stosowanych przez przedsiębiorstwa transportowe. Równomierne rozłożenie odpowiedzialności pomiędzy kierowcę i przedsiębiorstwo w sytuacjach, kiedy naruszenie przepisów wynika z działań lub zaniechań pracodawcy, mogłoby stanowić istotny bodziec do przestrzegania przepisów ruchu drogowego, prawidłowej organizacji czasu pracy kierowców oraz skuteczniejszego egzekwowania zakazu stosowania niedopuszczalnych form wynagradzania.

W związku z powyższym zwracam się do Pana Ministra z następującymi pytaniami.

1. Czy Ministerstwo Infrastruktury prowadzi analizy dotyczące skali zjawiska wywierania przez przedsiębiorstwa transportowe presji na kierowców zawodowych, która może skutkować przekraczaniem przez nich przepisów ruchu drogowego, w szczególności dotyczących dopuszczalnych prędkości, w celu terminowej realizacji przewozów?

2. Czy Ministerstwo Infrastruktury planuje zmiany w obowiązujących przepisach, które wprowadzałyby lub rozszerzały odpowiedzialność przedsiębiorstwa transportowego za naruszenia przepisów ruchu drogowego

popełniane przez zatrudnionych kierowców, jeżeli naruszenia te pozostają w związku z organizacją pracy, poleceniami pracodawcy lub presją na terminową realizację przewozu?

3. Czy rozważane jest wprowadzenie mechanizmu, w którym w przypadku stwierdzenia, że naruszenie przepisów przez kierowcę było następstwem działań lub zaniechań przedsiębiorstwa transportowego, odpowiedzialność za takie naruszenie ponosiłby również pracodawca?

4. Czy ministerstwo planuje działania mające na celu skuteczniejsze egzekwowanie art. 26 ustawy o czasie pracy kierowców oraz art. 10 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 w zakresie zakazu stosowania wobec kierowców takich składników wynagrodzenia, których wysokość jest uzależniona od liczby przejechanych kilometrów, szybkości dostawy lub ilości przewożonego ładunku, jeżeli mogłoby to zagrażać bezpieczeństwu na drogach lub zachęcać do naruszania przepisów?

5. Czy ministerstwo dostrzega problem obchodzenia obowiązujących ograniczeń dotyczących wynagradzania kierowców poprzez konstruowanie systemów premiowych, dodatków, ryczałtów lub innych składników wynagrodzenia, które w praktyce mogą prowadzić do osiągnięcia efektu ekonomicznego odpowiadającego wynagradzaniu akordowemu?

6. Czy planowane jest uszczelnienie obowiązujących przepisów lub wprowadzenie dodatkowych mechanizmów kontrolnych, tak aby uniemożliwić obchodzenie zakazu wynagradzania kierowców w systemie akordowym, w szczególności poprzez uzależnianie faktycznej wysokości wynagrodzenia od liczby przejechanych kilometrów, liczby wykonanych przewozów lub terminowości dostaw?

7. Czy ministerstwo planuje podjęcie współpracy z Państwową Inspekcją Pracy, Inspekcją Transportu Drogowego oraz innymi właściwymi organami w celu przeprowadzenia kontroli praktyk stosowanych przez przedsiębiorstwa transportowe w zakresie systemów wynagradzania kierowców oraz ich wpływu na przestrzeganie przepisów ruchu drogowego i przepisów o czasie prowadzenia pojazdu i odpoczynku?

8. Czy w ocenie ministerstwa obecny model odpowiedzialności kierowcy i przedsiębiorstwa transportowego w wystarczającym stopniu przeciwdziała sytuacjom, w których sposób organizacji przewozu lub system wynagradzania mogą skłaniać kierowcę do naruszania przepisów? Jeżeli nie, to jakie działania legislacyjne lub organizacyjne są rozważane w celu zmiany tego stanu rzeczy?

Kazimierz Kleina