

# Kierowca w firmie transportowej – umowa o pracę nie dla wszystkich

Przepisy wprowadzane przez Unię Europejską oraz poszczególne jej kraje doprowadziły do zmiany sposobu zatrudniania kierowców w przedsiębiorstwach transportowych. W wielu przypadkach umowy o pracę zostały zastąpione tzw. samozatrudnieniem. O ile u przewoźników posiadających transport ciężki skala tego zjawiska jest niewielka, to taka forma zatrudniania kierowców stała się powszechna u bus-przewoźników. Jakie skutki dla kierowców ma taka forma zatrudnienia? Czym ryzykują podejmując taką współpracę z przewoźnikami?

Zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa przewozowego, ryzyko spoczywa na przewoźniku będącym stroną zawartej przez niego umowy przewozu. Prawo nie przewiduje możliwości uwolnienia się przewoźnika od odpowiedzialności tylko dlatego, że przewoźnik dokonywał zatrudniony kierowca. Konwencja CMR narzuca bowiem na przewoźnika odpowiedzialność również za „... czynności i zaniechania swoich pracowników i wszystkich innych osób, do których usług odwołuje się w celu wykonania przewozu, ...” (art. 3). Podobna regulacja znajduje się w polskiej ustawie Prawo Przewozowe (art. 5). Takimi osobami, w rozumieniu powyższych przepisów, są również kierowcy.



Ubezpieczyciel po wypłaceniu odszkodowania z polisy OCP bus-przewoźnika zwróci się do kierowcy-przewoźnika odpowiedzialnego za szkodę z grzeczną prośbą o zapłacenie kwoty równej wypłaconemu odszkodowaniu, którą wcześniej, czy później będzie musiał zapłacić

## Na umowę o pracę bezpieczniej

Zakres odpowiedzialności kierowcy wobec pracodawcy określa ustawa Kodeks Pracy. Przenoszenie odpowiedzialności materialnej za szkodę transportową z przewoźnika na kierowcę zatrudnionego na umowę o pracę jest znacznie ograniczone. Pomimo, iż art. 115 k.p. wskazuje, że „Pracownik ponosi odpowiedzialność za szkodę w granicach rzeczywistej straty poniesionej przez pracodawcę ...”, art. 119 k.p. ogranicza tę odpowiedzialność do „...kwoty trzymiesięcznego wynagrodzenia przysługującego pracownikowi w dniu wyrządzenia szkody”. Odpowiedzialność, o jakiej mowa powyżej, nie wiąże się jednak z jakąkolwiek odpowiedzialnością osobistą pracownika wobec osoby trzeciej, gdyż zgodnie z art. 120 § 1 k.p. zobowiązany do naprawienia szkody wyrządzonej przez pracownika przy wykonywaniu przez niego obowiązków pracowniczych jest wyłącznie pracodawca (patrz również: art. 3 CMR i art. 5 Prawa Przewozowego). Dopiero, gdy pracodawca naprawi szkodę wyrządzoną osobie trzeciej, na podstawie art. 120 § 2 k.p. może



Kierowca-przewoźnik ponosi konsekwencje za naruszenia przepisów, do których przestrzegania byłby zobowiązany, gdyby był pracownikiem bus-przewoźnika. Do tego ponosi też konsekwencje jako przewoźnik za naruszenia niektórych przepisów transportowych, które przy zatrudnieniu na umowę o pracę byłby po stronie pracodawcy

do szkody posiada cechy winy umyślnej? Kodeks pracy przewidział rozwiązanie również dla takich sytuacji. Art. 122 k.p. stanowi, że „Jeżeli pracownik umyślnie wyrządził szkodę, jest obowiązany do jej naprawienia w pełnej wysokości”. W przypadku szkody powstałej po stronie pracodawcy, np. w środku transportu

**Kodeks pracy dość mocno ogranicza możliwość przenoszenia na kierowców odpowiedzialności materialnej za spowodowane szkody. Dotyczy to również szkód w przewożonych przez nich towarach.**

obciążyć szkodą kierowcę, ale jedynie do wysokości trzymiesięcznego wynagrodzenia. Pracodawca nie ma prawa zastosować w stosunku do kierowcy wyższych sankcji finansowych, gdy można mu przypisać jedynie winę nieumyślną (np. lekkomyślność, zaniechanie lub niedbalstwo zwykłe). Co jednak w sytuacji, gdy zachowanie kierowcy, które doprowadziło

lub przewożonym towarze, jeżeli sam pokrył szkodę, może on żądać od kierowcy naprawienia szkody w pełnej wysokości na podstawie art. 122 k.p. Aby skorzystać z tego prawa, pracodawca musi jednak udowodnić kierowcy, że jego zachowanie lub działanie, które doprowadziło do szkody, posiada cechy winy umyślnej, co nie jest zbyt proste.



## Jerzy Różyk

30 lat w branży ubezpieczeniowej (ocena ryzyka, ubezpieczenia, likwidacja szkód), w tym 15 lat w obsłudze podmiotów sektora TSL w zakresie oceny ryzyka, ubezpieczeń i szkód transportowych.

Ukończył wydział inżynierski na WSUiB w Warszawie (techniczna i ekonomiczna diagnostyka ubezpieczeniowa i likwidacja szkód) oraz studia magisterskie na tejże uczelni.

Specjalizuje się w diagnostyce ryzyka transportowego, prawie transportowym, ubezpieczeniach transportowych (OCP i OCS). Jego główną specjalnością są ryzyka kradzieżowe i związane z oszustwami.

Członek Rady Niezależnych Ekspertów Transportu TRANSORA.

## Jeśli kierowcy rejestrują działalność gospodarczą i podejmują współpracę z bus-przewoźnikami, to w takich relacjach umownych nie mają zastosowania przepisy kodeksu pracy i „kierowcy” nie mogą już liczyć na ochronę z ich strony.

Można więc stwierdzić, że kodeks pracy dość mocno ogranicza możliwość przenoszenia na kierowców odpowiedzialności materialnej za spowodowane szkody. Dotyczy to również szkód w przewożonych przez nich towarach. Pomimo tego, wielu kierowców zamiast zatrudniać się u bus-przewoźników, rejestruje działalność gospodarczą i podejmuje z nimi współpracę. W takich relacjach umownych nie mają zastosowania przepisy kodeksu pracy i tacy „kierowcy” nie mogą już liczyć na ochronę z ich strony.



Zarejestrowanie i prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie transportu drogowego towarów kwalifikuje kierowców jako przewoźników. Taka forma prowadzenia działalności pociąga za sobą określone konsekwencje

## Kierowca na własnym rachunku, czyli zakładamy działalność gospodarczą

Zawód kierowcy nie stanowi wyodrębnionej grupy zawodowej. Rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 7.08.2014 r. w sprawie klasyfikacji zawodów i specjalności na potrzeby rynku pracy oraz zakresu jej stosowania zalicza go do Grupy 8. „Operatorzy i monterzy maszyn i urządzeń”. Grupa ta obejmuje zawody wymagające wiedzy, umiejętności i doświadczenia niezbędnych do prowadzenia pojazdów i innego sprzętu ruchomego. Kierowca samochodu dostawczego jest sklasyfikowany w grupie elementarnej 8322 (pełny symbol to 832202), a określony w klasyfikacji zakres wykonywanej pracy, to prowadzenie pojazdów samochodowych o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony lub zespołów pojazdów złożonych z samochodu oraz przyczepy o łącznej masie całkowitej nieprzekraczającej 4 250 kg. Polska Klasyfikacja Wyrobów i Usług 2008 (PKWiU), jak również Polska Klasyfikacja Działalności (PKD) dla zawodu kierowcy nie przewidują odrębnej klasyfikacji.

Z powodów jak powyżej, kierowcy zawodowi, którzy posiadają uprawnienia do kierowania pojazdem samochodowym o DMC nieprzekraczającej 3,5 tony (kategoria B), nie mogą więc zarejestrować działalności gospodarczej, której przedmiotem jest prowadzenie pojazdów

samochodowych. Nie mogą wpisać w swojej działalności również pozostałej indywidualnej działalności usługowej (grupa 96 PKD), gdyż nie obejmuje ona takiego zakresu świadczenia usług. Kierowcy, którzy decydują się na rozpoczęcie działalności gospodarczej, zmuszeni są zatem do zarejestrowania innej działalności, aniżeli prowadzenie pojazdów. W praktyce jest to rodzaj usług określony w grupie 49 PKD, „Transport drogowy towarów” lub „Działalność związana z przeprowadzkami”. Zazwyczaj przedmiotem działalności prowadzonej przez kierowców są usługi określone w podklasie 49.41.Z, czyli transport drogowy towarów.

## Prowadzenie biznesu to nie tylko zarabianie pieniędzy

Zarejestrowanie i prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie transportu drogowego towarów kwalifikuje takich kierowców jako przewoźników. Taka forma prowadzenia działalności pociąga za sobą określone konsekwencje. Oprócz ogólnych



Przenoszenie odpowiedzialności materialnej za szkodę transportową z przewoźnika na kierowcę zatrudnionego na umowę o pracę jest ograniczone. Art. 119 k.p. ogranicza tę odpowiedzialność do kwoty trzymiesięcznego wynagrodzenia przysługującego pracownikowi w dniu wyrządzenia szkody

przepisów prawa o ruchu drogowym, do których przestrzegania są zobowiązani wszyscy kierowcy, obowiązują ich przepisy związane bezpośrednio z wykonywaniem transportu drogowego. Jednym z nich są przepisy dotyczące czasu prowadzenia pojazdu, przerw i okresów odpoczynku. Nie jest to jednak utrudnienie, gdyż takie same przepisy obowiązują również kierowców zatrudnionych na umowy o pracę. Kierujący pojazdem, czyli nasz kierowca-przewoźnik ponosi zatem konsekwencje za naruszenia tych przepisów, do których przestrzegania byłby zobowiązany nawet,





Art. 122 k.p. stanowi, że „Jeżeli pracownik umyślnie wyrządził szkodę, jest obowiązany do jej naprawienia w pełnej wysokości”. W przypadku szkody powstałej po stronie pracodawcy, jeżeli sam pokrył straty, może żądać od kierowcy naprawienia szkody w pełnej wysokości na podstawie art. 122 k.p.

gdyby był pracownikiem bus-przewoźnika. Jako przewoźnik ponosi on również konsekwencje finansowe za naruszenia niektórych przepisów transportowych, które przy zatrudnieniu na umowę o pracę byłyby po stronie pracodawcy. Skoro jednak kierowcy rejestrują działalność gospodarczą i podejmują współpracę z przewoźnikami oznacza, że taka forma zatrudnienia im się opłaca.

Taka współpraca kierowców z przewoźnikami jest korzystna głównie dla bus-przewoźników. Zdecydowanym plusem jest uwolnienie się od obowiązku podporządkowania się wielu przepisom obowiązującym lub wprowadzanym w Unii Europejskiej lub w poszczególnych jej krajach, np. dyrektywie o pracownikach delegowanych. Podobnie w przypadku przepisów dotyczących zakazu odbierania regularne-

go tygodniowego odpoczynku w kabinie pojazdu – karę za spanie w kabinie zapłaci już tylko współpracujący z nim kierowca-przewoźnik. Inaczej w przypadku stwierdzenia przez służby kontrolne przeważenia pojazdu. O ile mandat za naruszenie zapłaci kierowca (tutaj kierowca-przewoźnik), to w przypadku dłuższego zatrzymania pojazdu, konsekwencje (koszty przestoju) poniesie zarówno on, jak również zlecający transport bus-przewoźnik, ponieważ przewóz jest wykonywany należącym do niego busem.

Jest jednak element, którego obie strony takich umów nie przewidziały. Wykonywanie przewozów wiąże się bowiem z powstaniem odpowiedzialności po stronie kierowcy-przewoźnika, której konsekwencje mogą zdziwić obie strony, ale pogrążyć finansowo jedynie przedsiębiorczego kierowcę.

### Kierowca, pełniący w przewozie rolę przewoźnika faktycznego, będzie ponosił finalną odpowiedzialność za wszelkie szkody rzeczowe w przewożonym towarze.

#### Finansowy ZONK, czyli dlaczego nie opłaca się być biznesmenem

Współpraca pomiędzy kierowcami (w praktyce przewoźnikami) i bus-przewoźnikami jest regulowana różnego rodzaju umów. Mogą to być np. umowy o współpracy, o kierowanie pojazdem lub o świadczenie usług przewozowych. Niezależnie od tego jak te umowy są na-

wa Prawo Przewozowe – dla przewozów na terytorium RP i przepisy obowiązujące w krajach wykonywania kabotażu. Generalną zasadą określoną w prawie przewozowym jest ponoszenie przez przewoźnika odpowiedzialności od przyjęcia towaru od nadawcy do wydania odbiorcy wskazanemu w liście przewozowym. To z kolei, w przypadku uszkodzenia lub utraty towaru w czasie dokonywania przewozu, wiąże się z obowiązkiem zapłacenia odszkodowania. Taki kierowca, pełniący w przewozie rolę przewoźnika faktycznego, będzie więc ponosił finalną odpowiedzialność za wszelkie szkody rzeczowe w przewożonym towarze. Czym to może w praktyce skutkować?

Załóżmy, że w czasie przewozu dokonywanego przez kierowcę-przewoźnika dochodzi do uszkodzenia towaru. Załóżmy też, że bus-przewoźnik zlecający mu przewóz ma polisę OCP z zakresem wystarczającym na pokrycie przez zakład ubezpieczeń powstałej szkody. Co zrobi zakład ubezpieczeń? Wyplaci odszkodowanie i ... wystąpi z regresem do kierowcy-przewoźnika na mocy takiej oto formułki: „Z dniem wypłaty odszkodowania na ... (tutaj występuje nazwa zakładu ubezpieczeń – przypis JR) przechodzi roszczenie wobec osoby trzeciej odpowiedzialnej za szkodę przysługujące Ubezpieczającemu, do wysokości wypłaconego odszkodowania.” Jest to uprawnienie za-



Poprzez zawarcie umowy, kierowca-przewoźnik wstępuje w stosunek umowy przewozu i przejmuje prawa i obowiązki przewoźnika, a co za tym idzie, również odpowiedzialność cywilną za szkody rzeczowe w towarze powstałe w czasie przewozu

kładu ubezpieczeń wynikające z art. 828 kodeksu cywilnego. Bardzo często warunki ubezpieczeń zawierają pouczenie w stylu: „Jeżeli wypłacone odszkodowanie pokrywa tylko część szkody, Ubezpieczającemu przysługuje co do pozostałej części pierwszeństwo zaspokojenia roszczeń

dzić u innego bus-przewoźnika. Wadą jest oczywiście składka, którą musi zapłacić za ubezpieczenie, która może konsumować zysk osiągnięty z zamiany formy zatrudnienia, jednakże dwa lub trzy tysiące złotych za polisę OCP to żadne pieniądze w porównaniu z koniecznością zapłacenia

Najlepszym jest więc rozwiązanie drugie, czyli posiadanie przez każdego biznes-kierowcę własnej polisy OCP.

Jak widać ponoszenie odpowiedzialności wynikającej z wykonywania przewozów w ramach prowadzonej przez kierowców działalności przewozowej jest elementem o wiele ważniejszym, niż konsekwencje administracyjne, które wynikają z przepisów transportowych. Trudno przewidzieć, czy będą musieli się z tym zmierzyć i ile mogą stracić pokrywając szkody, ale jeżeli już do tego dojdzie, z całą pewnością nie będzie to kwota 500 euro, a rzadko może to być tylko 2 tys. euro. Jakie rozwiązanie wybiorą i czy w dalszym ciągu chętnie będą niezależnymi kierowcami-biznesmenami, zależy już tylko od nich. ◀


**Jerzy Różyk**  
**ekspert ds. oceny ryzyka**  
**w transporcie prawa przewozowego**  
**i ubezpieczeń transportowych**  
**CDS Kancelaria Brokerska**  
**www.cds-odszkodowania.info**

## Najlepszym rozwiązaniem jest posiadanie przez każdego biznes-kierowcę własnej polisy OCP. Zakupiona polisa OCP będzie chroniła kierowcę-przewoźnika, gdy zacznie jeździć u innego bus-przewoźnika.

przed ... (tutaj występuje nazwa zakładu ubezpieczeń – przypis JR)”.  
 Tłumacząc powyższe na język bardziej zrozumiały, ubezpieczyciel po wypłaceniu odszkodowania z polisy OCP bus-przewoźnika zwróci się do kierowcy-przewoźnika odpowiedzialnego za szkodę z grzeczną prośbą o zapłacenie kwoty równej wypłaconemu odszkodowaniu. Żeby było to bardziej zrozumiałe, kierowca-przewoźnik wcześniej, czy później będzie musiał zapłacić żadaną kwotę. Jak może się przed tym zabezpieczyć? Rozwiązania są dwa: zostać wpisanym do polisy OCP bus-przewoźnika jako współubezpieczony, na co ubezpieczyciel raczej się nie zgodzi lub wykupić w jakimś zakładzie ubezpieczeń polisę OCP, ale taką, która pokryje szkodę i tym samym roszczenie zwrotne ubezpieczyciela bus-przewoźnika. Opcja druga jest korzystna o tyle, że zakupiona polisa OCP będzie chroniła kierowcę-przewoźnika, gdy zacznie jeź-

odszkodowania w wysokości 15 tys. euro. Tyle mniej-więcej wynosi średnie odszkodowanie wypłacane przez zakład ubezpieczeń w tym segmencie przewozów. Jest jeszcze trzecie rozwiązanie, mianowicie zniesienie w polisie OCP bus-przewoźnika regresu do kierującego jego pojazdem kierowcy-przewoźnika. Jednakże takie rozwiązanie stosuje jedynie kancelaria CDS i wyłącznie w polisach swoich klientów. Opcja ta dotyczy zatem dość wąskiego grona kierowców.

Pierwsze i trzecie rozwiązanie jest jednak mało skuteczne w przypadku, gdy zakład ubezpieczeń odmówi bus-przewoźnikowi odszkodowania z jego polisy OCP. Wówczas ten będzie na własną rękę dochodził odszkodowania od swojego kierowcy-przewoźnika, który wcześniej, czy później będzie uboższy o 15 tys. euro. W takim przypadku dalsza współpraca pomiędzy nimi stanie pod znakiem zapytania, co będzie niezbyt komfortowe dla obu z nich.



**CDS**  
 ODSZKODOWANIA  
 Biuro: Warszawa, ul. Włocławska 11/14, 00-143

Prowadzimy obsługę prawno-ubezpieczeniową firm transportowych i spedycyjnych w zakresie:

- oceny ryzyka transportowego
- opracowywania ofert ubezpieczeń: OC przewoźnika, OC przewoźnika umownego i OC spedytora
- wykonywania audytów, analiz i ocen prawnych

Nasze autorskie rozwiązania umożliwiają pełne ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej pomocowej w związku z wykonywaniem działalności transportowej i spedycyjnej.

www.cds-odszkodowania.info  
 www.oc-przewoznika.info  
 www.oc-spedytora.info

**Dane kontaktowe:**  
 CDS Kancelaria Brokerska  
 ul. Włocławska 11/14, 00-143  
 tel.: 22 767 09 54, 22 767 97 54, 22 767 97 54, fax: 22 490 50 54  
 e-mail: kancelia@odszkodowania.pl

Zarejestruj się na stronie  
**www.tsl-biznes.pl/gratis**  
 i czytaj **ZA DARMO** pełne e-wydania  
 miesięcznika TSL biznes!

[www.tsl-biznes.pl/gratis](http://www.tsl-biznes.pl/gratis)



**Czytaj regularnie TSL Biznes**

W każdym numerze m.in. artykuły i praktyczne porady z zakresu prawa transportowego, ubezpieczeń i ryzyk w transporcie

Zamów bezpłatną e-prenumeratę:

[www.TSL-biznes.pl/gratis](http://www.TSL-biznes.pl/gratis)