

Polscy przewoźnicy pod ścianą?

data aktualizacji: 2021.04.12 autor: Anna Wójcik-Brzezińska



- Jeśli teraz kierowca zarabia 7 tys. zł „na rękę”, a podstawa wynosi 3600 zł brutto i reszta jest dopelniona nieopodatkowanymi ryczałtami i dietami, to łączny koszt pracodawcy wynosi 8700 zł brutto. Przy założeniu, że poza granicami kraju wykonuje więcej przewozów podlegających przepisom pakietu mobilności, to od lutego 2022 roku ten koszt, gdy nie wprowadzimy zmian w dokumentacji wewnętrznej firm, może wzrosnąć nawet do 14 tys. zł brutto. Chyba, że do tego czasu uda się zmienić polskie przepisy. Jednak w każdym przypadku koszty przewoźników i tak wzrosną - podkreśla Kamil Wolański, kierownik działu ekspertów OCRK, Grupa INELO.

Jeśli nie zmienią się polskie przepisy, to przewoźników czeka drastyczny wzrost kosztów. To kolejne skutki pakietu mobilności, które firmy odczują już na początku 2022 roku. Eksperci OCRK przeprowadzili symulację, z której wynika, że w zależności od typu wykonywanych przewozów będzie to od 20 do nawet 100 proc.

Polscy przewoźnicy pod ścianą - jaki transport ucierpi najbardziej?

Nadchodzą kolejne zmiany w związku z wprowadzonym w ubiegłym roku pakietem mobilności w Unii Europejskiej. Od 2 lutego 2022 roku na terenie wspólnoty kierowcom trzeba będzie płacić pełne wynagrodzenie minimalne adekwatne do kraju, w którym wykonują usługę. Wyłączone z tego będą przejazdy tranzytowe. Co to w praktyce oznacza? Jeśli kierowca jedzie z Polski do Francji, to za przejazd przez Niemcy nie trzeba będzie przyjmować stawek niemieckich. Przepisy pakietu mobilności nie obejmą też transportu bilateralnego z i do Polski. Dotyczyć będą za to przejazdów kabotażowych, czyli jeśli kierowca polskiej firmy przewozi towar na terenie innego kraju Unii lub cross trade, czyli z jednego państwa unijnego do drugiego, innego niż siedziba przewoźnika.

- *Właściciele firm transportowych muszą mieć świadomość, że koszty utrzymania kierowców na pewno wzrosną. I to niezależnie od tego, czy przed lutym 2022 roku zmienią się polskie przepisy. Powinni przygotować się na to, że trzeba będzie bardzo dokładnie wyliczać, ile należy dopłacać kierowcy, który zacznie podlegać przepisom pakietu mobilności w transporcie międzynarodowym. Nasi eksperci na bieżąco monitorują sytuację i jesteśmy gotowi, by pomóc firmom w nowych rozliczeniach* - podkreśla **Bartosz Najman**, wiceprezes Zarządu Grupy Inelo.

Wyliczanie wynagrodzenia minimalnego od nowego roku

Zapowiadane zmiany najmocniej uderzą w Polskę i kraje, które mają płacić minimalną na podobnym lub niższym poziomie. Dla kierowcy z francuskiej firmy nie będą miały większego znaczenia, bo gdziekolwiek pojedzie w UE, to w większości przypadków nie będzie miał dopłat.

- *W przypadku polskiego kierowcy albo pracodawca od razu zapewni mu wyższą wypłatę, z tzw. górką albo będzie musiał szczegółowo wyliczać wynagrodzenie minimalne w poszczególnych krajach Unii. W Polsce, przy założeniu 200 godzin pracy w miesiącu, stawka minimalna za godzinę wynosi 14 zł, a na przykład w Niemczech prawie 9,5 euro, czyli prawie 45 zł. Polski pracodawca będzie musiał kierowcy dopłacić różnicę za każdą godzinę pracy za zachodnią granicą* - twierdzi **Łukasz Włoch**, ekspert OCRK.

W państwach UE rozwiązania dotyczące płacy minimalnej są różne. We Francji kierowca dostaje 10,39 euro, ale także może liczyć na dodatki np. za tzw. amplitudę czy stażowe. Z kolei w Austrii polski trucker podlega pod układ zbiorowy i w związku z tym również trzeba mu wypłacić różne dodatki.

- *Bardzo ważne będzie wyszczególnienie, który przejazd podlega pod płace minimalne. Tu też mogą pojawić się wątpliwości. Na przykład w ramach przewozu bilateralnego kierowca jedzie z Polski do Francji. Stamtąd z nowym ładunkiem jako transport cross trade do Hiszpanii i wraca do kraju znów jako przewóz bilateralny. Przepisy nie definiują wprost jaka część tego transportu podlega wyliczaniu płacy minimalnej w ramach pakietu mobilności* - przyznaje **Łukasz Włoch**. - „Ręczna” analiza np. na podstawie listów przewozowych byłaby bardzo czasochłonna, ale mamy narzędzia jak system telematyczny GBOX i oprogramowania typu TMS np. Nawigator, które są w stanie automatycznie zebrać te informacje i na tej podstawie stwierdzić, z jakim rodzajem transportu mamy do czynienia.

Niska pensja plus diety i ryczałty

Od 2 lutego 2022 roku kierowcy będą podlegać pod nową dyrektywę związaną z delegowaniem pracowników. Dodatki z tytułu podróży służbowych nie będą uznawane za część wynagrodzenia, chyba, że zostaną opodatkowane i ozusowane. Teraz sytuacja wygląda tak, że pracownik dostaje podstawę np. minimalną 2800 zł brutto, a resztę w dietach i ryczałtach. Te nie są opodatkowane. W efekcie, jeśli kierowca zarabia 7 tys. złotych netto, to całkowity koszt pracodawcy, w zależności od

wysokości podstawy, wynosi między 8350 a 9 tys. zł brutto.

Jeśli nic się nie zmieni w przepisach, to już za niecały rok pracodawca musi być gotowy na większe koszty, czasem nawet dwukrotnie. Eksperci Ogólnopolskiego Centrum Rozliczania Kierowców przeprowadzili szczegółową symulację jak wzrosną koszty właścicieli firm przewozowych po wejściu w życie nowych regulacji.

Symulacje kosztów wg ekspertów

W pierwszym przypadku założyli, że do 2 lutego 2022 roku nie zmienią się polskie przepisy. To najgorsze rozwiązanie dla krajowych przewoźników. Nie dość, że dopłacą kierowcom z tytułu wyższej pensji minimalnej w krajach UE, to jeszcze będą musieli wypłacić diety i ryczałty, które obecnie są zawarte w regulaminie wynagradzania lub umowach o pracę pracowników.

*- W przypadku firmy, która wykonuje głównie przejazdy kabotażowe, koszty mocno poszybują w górę. Jeśli pracownik ze 160 godzin na 200 przejechanych podlegał pod przepisy pakietu mobilności, koszt pracodawcy, przy minimalnej podstawie 2,8 tys. zł brutto dla kierowcy, wynosił 8350 zł brutto. W myśl nowych przepisów i konieczności wypłacania „czystego” wyrównania do zagranicznego wynagrodzenia ten wydatek urośnie aż do ponad 16 tys. zł brutto - komentuje **Kamil Wolański**. - Jeśli kierowca z 200 godzin, 160 wykonywał jako przejazdy bilateralne i tranzytowe, koszt pracodawcy od lutego też wzrośnie, ale nie tak drastycznie. W nowych realiach musi przygotować około 10 300 zł brutto, czyli i tak ponad 20 proc. więcej. Dla firm transportowych to wielka zmiana.*

Polscy przewoźnicy zaapelowali do rządu o zmiany w sposobie wynagradzania kierowców i nowelizację Ustawy o Czasie Pracy Kierowców. Jeśli do tego nie dojdzie, muszą przygotować się na duże wyższe koszty pracownicze. Jest kilka pomysłów, jak sprawić, by skutki wprowadzonych przepisów nie były tak dotkliwe dla firm transportowych.

Pracownik delegowany, a nie w podróży służbowej

Najprostsza i najbardziej prawdopodobna propozycja Ministerstwa to uchylenie przepisów o podróży służbowej w przypadku kierowców, a także związanych z tym wypłat diet i ryczałtów. W takim przypadku całe wynagrodzenie zostanie opodatkowane i ozusowane.

- Trucker nie będzie wtedy jeździł w podróży służbowej i nie będą przysługiwały mu świadczenia z tego tytułu. Przy zarobkach 7000 złotych „na rękę”, koszt pracodawcy stanie się stały i wyniesie 11800 zł brutto jak dla „zwykłego” pracownika. To wciąż bardzo dużo. Firmy przewozowe będą musiały szukać pieniędzy. Gdzie? Najpewniej podwyższą opłaty za swoje usługi, bo obniżka pensji dla kierowców, przy ich ciągłym niedoborze na rynku pracy raczej nie wchodzi w grę - przyznaje Kamil Wolański.

Kolejna propozycja zakłada, że kierowca jest pracownikiem delegowanym. Jednak tylko część pensji (do wysokości prognozowanego średniego wynagrodzenia w 2021 roku - około 5,5 tys. zł brutto), w zależności od czasu spędzonego za granicą, jest opodatkowana i odprowadzona do ZUS. Reszta jest zwolniona z części podatku i ZUS. Wtedy przy zarobkach 7000 zł „na rękę”, całkowity koszt pracodawcy wyniósłby około 10 tys. zł brutto.

Najkorzystniejszą, ale zdecydowanie najbardziej skomplikowaną w rozliczaniu czasu pracy jest opcja „łączona”. Przy takich założeniach kierowca w transporcie kabotażowym i międzynarodowym (cross trade) byłby pracownikiem delegowanym i wtedy podlegałby przepisom pakietu mobilności. A kiedy wykonywałby przewozy tranzytowe lub bilateralne byłby traktowany jak obecnie, czyli z wypłatą nieopodatkowanych ryczałtów i diet. To najbardziej korzystne rozwiązanie dla pracodawców.

Źródło: <https://eglos.pl/aktualnosci/item/38350-polscy-przewoznicy-pod-sciana>