

# Koniec podróży służbowych! A w ślad za tym – rewolucja w rozliczaniu kierowców



Karolina Topolska

karolina.topolska@infor.pl

Firmy działające w branży transportowej, zwłaszcza te, które prowadzą swoją działalność na międzynarodową skalę, nie mają łatwego życia. W ostatnich latach mocno dotknęło je m.in. wprowadzanie w kolejnych państwach UE płacy minimalnej i zakusy, by obejmowała ona również kierowców. Od dłuższego czasu trwają też dyskusje, czy i w jakim zakresie kierowcy mogą odbywać odpoczynki w pojazdach (o dotyczącym tej kwestii sojuszu dziewięciu ministrów państw Europy Zachodniej pisaliśmy 3–5 marca 2017 r. w Tygodniku Gazeta Prawna: „Spanie w kabinie? Rzecznik TSUE zakazuje, a stara Unia domaga się kar”, (DGP nr 44).

Wiatr zmian w prawie wiał ostatnio głównie z Brukseli (ewentualnie z innych europejskich stolic). Teraz jednak ze swoimi propozycjami wychodzi Warszawa. Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa (obecnie Ministerstwo Infrastruktury) przygotowało projekt zmian w ustawie o czasie pracy kierowców (do którego dotarliśmy jako pierwsi). Przewidziane w nim zmiany są rewolucyjne, a zarazem bardzo niepokojące. Jednym zdaniem można skwitować je następująco: koniec podróży służbowych, diet i ryczałtów, wyższe oskładkowanie i opodatkowanie oraz dodatkowe obowiązki w zakresie ewidencji czasu pracy. Projekt zakłada bowiem usunięcie z ustawy definicji podróży służbowych i wskazuje, że na potrzeby ZUS i fiskusa kierowców uznaje się za pracowników delegowanych. To może wymusić zasadnicze zmiany w ich rozliczaniu. Skoro bowiem nie będą w podróży służbowej, to nie będzie można wypłacać im diet i ryczałtów za noclegi – czyli należności przysługujących z tytułu podróży służbowej. Spodziewany jest też wzrost kosztów pracy. Branża szacuje, że zwiększą się one o 1,4–2 tys. zł miesięcznie na pracownika, a globalnie w ujęciu rocznym o 14,5 mld zł. A do tego dochodzi jeszcze propozycja, by wszyscy przewoźnicy prowadzili nową ewidencję czasu pracy. Czy firmy transportowe przetrwają tę rewolucję?



PIOTR SZYMANIAK

piotr.szymaniak@infor.pl

## Finansowy cios dla przewoźników

**Kierowca w transporcie międzynarodowym, wykonując swoją pracę, nie będzie już w podróży służbowej. A na potrzeby ZUS czy fiskusa będzie traktowany jak pracownik delegowany. To najważniejsze zmiany z projektu nowelizacji ustawy o czasie pracy kierowców, do którego dotarł DGP**

I o ile ta pierwsza zmiana wychodzi naprzeciw oczekiwaniom branży, o tyle druga budzi spory niepokój. Jej skutkiem będzie bowiem znaczny wzrost kosztów pracy.

Ustawodawca przymierza się do poważnych zmian w ustawie z 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (t.j. Dz.U. z 2012 r. poz. 1155 ze zm.; dalej: ustawa). Projekt nowelizacji, do którego dotarł DGP, został przygotowany przez Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa (dzisiaj: Ministerstwo Infrastruktury) już w połowie grudnia, a obecnie jest rozpatrywany w zespole trójstronnym ds. transportu drogowego Rady Dialogu Społecznego. Powodów do zmian jest co najmniej kilka. Z jednej strony zmuszają do tego wyrok Trybunału Konstytucyjnego i niestabilne orzecznictwo sądów powszechnych w sporach o ryczałty za noclegi, a z drugiej przepisy o płacy minimalnej w innych europejskich krajach.

### Na rękę pracodawcom

W pierwszej kolejności do zmiany przepisów zobligował ustawodawcę już pod koniec 2016 r. Trybunał Konstytucyjny. W wyroku z 24 listopada 2016 r., o sygn. K 11/15 uznał wówczas za niezgodny z konstytucją art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców, zgodnie z którym kierowcy w podróży służbowej przysługują należności na pokrycie kosztów związanych z wykonywaniem tego zadania służbowego, ustalane na zasadach określonych w art. 77<sup>5</sup> par. 3–5 kodeksu pracy. **BANKA**

Odpowiedzią na ten wyrok jest nie tylko propozycja uchylecia zakwestionowanego art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców, lecz także usunięcie z art. 2 pkt 7 definicji podróży służbowej. Przepis ten stanowi, że podróż służbowa to każde zadanie służbowe polegające na wykonywaniu na polecenie pracodawcy przewozu drogowego lub wyjazdu poza miejscowość, w której znajduje się siedziba, filia, oddział czy przedstawicielstwo pracodawcy, na rzecz którego kierowca wykonuje swoje obowiązki. Uchylenie regulacji o podróży służbowej oraz odesłania do przepisów o należnościach przysługujących z tego tytułu, ustalanych na takich samych zasadach jak dla pracowników sfery budżetowej, jest zbieżne z oczekiwaniami zarówno pracodawców, jak i pracowników. Ci pierwsi liczą, że dzięki temu skończą się spory o wypłatę ryczałtów za noclegi (mimo wyroku TK zdarzają się bowiem jeszcze wyroki Sądu Najwyższego przyznające racje kierowcom – np. wyrok SN z 21 lutego 2017 r., sygn. I PK 300/15). Poza tym zmniejsza to ryzyko naruszenia francuskich czy niemieckich przepisów o płacy minimalnej – nie zawsze bowiem pełna dieta lub ryczałt za nocleg mogą być zaliczone na poczet minimalnego wynagrodzenia w myśl tamtejszych przepisów. Z kolei związki zawodowe oczekują, że dzięki temu zmieni się struktura wynagrodzenia kierowców. Dziś bowiem w większości przypadków kierowca dostaje płacę minimalną (w 2018 r. to 2100 zł brutto), a reszta jego wynagrodzenia to należności z tytułu podróży służbowej – diety i ryczałty. Przy czym te drugie często stanowią 75 proc. zarobków kierowcy.

Definicja podróży służbowych wprowadzona została do ustawy pod wpływem nacisków lobby transportowego po to m.in., aby wypłacać kierowcom diety – nieopodatkowane i nieskładkowane – za każdorazowy wyjazd kierowcy poza siedzibę pracodawcy. A to obniża koszty pracy i powoduje, że kierowcy otrzymują często bardzo niskie wynagrodzenia, które uzupełniają dietami. Wpływa to na obniżenie ich zdolności kredytowej i niskie emerytury,

## Wyrok Trybunału Konstytucyjnego

Trybunał stwierdził niekonstytucyjność art. 77<sup>5</sup> par. 2, 3 i 5 k.p. ze względu na to, że przepis ten zawierał niedozwolone w zasadach prawidłowej legislacji kaskadowe odesłanie – do przepisu kodeksu pracy, który z kolei odsyłał do rozporządzenia ministra pracy i polityki społecznej z 29 stycznia 2013 r. w sprawie należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej (Dz.U. poz. 167). Poza tym rozporządzenie dotyczyło należności wypłacanych urzędnikom, dla których z natury rzeczy podróż służbowa była zjawiskiem incydentalnym. Tymczasem kierowca zawodowy jest w permanentnej podróży służbowej. TK wskazał przy tym, że: „Ustawodawca, decydując się na odrębne od ogólnych zasad kodeksowych uregulowanie kwestii pokrycia kosztów, które kierowca wykonujący przewozy w transporcie ponosi z tytułu wykonywania swych obowiązków służbowych (noclegi, posiłki i inne niezbędne wydatki), powinien uwzględnić z jednej strony słuszne potrzeby pracownika, ale także prawnie chronione interesy pracodawców branży transportowej. Powinien zatem mieć na uwadze specyfikę tego rodzaju pracy oraz warunki, w jakich jest ona wykonywana, w szczególności pod kątem bezpieczeństwa pracy, ochrony zdrowia kierowców a także bezpieczeństwa w ruchu drogowym”.