

# Jak pomóc szoferom i ich szefom

**TRANSPORT** | Polscy przewoźnicy nie mają lekko – nie dość, że przegrali batalię o zaliczenie noclegu kierowcy w kabinie tira, to przejeżdżającym przez Niemcy muszą zapewnić wysoką płacę. Są jednak sposoby na ograniczenie tych dolegliwości.

Sąd Najwyższy w składzie siedmiu sędziów uznał, że zapewnienie kierowcy noclegu w kabinie samochodu ciężarowego, nawet odpowiednio wyposażonego, nie zapewnia noclegu w rozumieniu przepisów o podróżach służbowych. W konsekwencji zdaniem SN przewoźnicy muszą wypłacać kierowcom w transporcie międzynarodowym ryczałt za nocleg w średniej wysokości 40 euro za noc.

## Zmiany na Zachodzie

Z drugiej strony niemiecka ustawa o wynagrodzeniu minimalnym (tzw. MILOG) zobowiązuje tego samego przewoźnika do wypłacania polskiemu kierowcy 8,5 euro wynagrodzenia minimalnego za każdą godzinę pracy w Niemczech. Prace nad podobną ustawą trwają też we Francji. Pojawiły się także postulaty objęcia całej branży transportowej jednolitą regulacją europejską.

Te okoliczności pogarszają poziom konkurencyjności polskich firm transportowych. Dotyka to zarówno przewoźników (mniejsze zyski, wyższa konkurencja firm z krajów zachodnich), jak i samych kierowców (mniej zleceń to mniejszy rynek pracy i większa konkurencja wśród szoferów).

Warto zatem przeanalizować nasze regulacje oraz ich interpretację i wypracować takie rozwiązania, które z jednej strony zapewnią polskim firmom należyty poziom konkurencyjności, a z drugiej strony utrzymają odpowiedni poziom wynagrodzenia kierowcy, który już dziś nie jest wcale niski (przy uwzględnieniu wszystkich dodatków i świadczeń otrzymywanych przez kierowców).

## Co zaproponować

Postulaty zmiany prawa są następujące:

- Odejście od sztucznej koncepcji podróży służbowej kierowców, których praca polega przecież na permanentnym przemieszczaniu się poza siedzibą pracodawcy. W tym znaczeniu jest to całkowicie odrębna instytucja od podróży służbowej w rozumieniu art. 77<sup>5</sup> § 1 k.p.). Stosowanie rozwiązań prawnych właściwych dla podróży służbowej w rozumieniu kodeksu pracy (nawet na zasadzie analogii – art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców) nie jest zatem zasadne i kreuje wiele problemów praktycznych nieobecnych przy zwykłych podróżach służbowych.
- Powrót do koncepcji wypracowanej przez Sąd Najwyższy w uchwale składu siedmiu sędziów z 19 listopada 2008 r. (II PZP 11/08). Zgodnie z nią kierowca transportu międzynarodowego odbywający



podróże w zakresie wykonywania umówionej pracy i na określonym w umowie obszarze jako miejscu świadczenia pracy nie jest w podróży służbowej w rozumieniu art. 77<sup>5</sup> § 1 k.p.

- Przyjęcie w konsekwencji, że kierowcy są wyłączeni z zakresu obecnych regulacji dotyczących podróży służbowych. Takiemu wyłączeniu musiałyby towarzyszyć przepisy, na mocy których zasady wykonywania przez kierowców obowiązków w trakcie podróży, w tym zasady wypłacania należności za to, będą określane przez pracodawców w wewnętrznych źródłach prawa pracy (np. regulaminach wynagradzania). Oczywiście z zastrzeżeniem pewnych minimów ustawowych, gdy nie ma takiej regulacji.

- Oderwanie świadczeń wypłacanych kierowcom za podróż od kosztów rzeczywiste lub potencjalnie poniesionych i wskazanie, że świadczenia te mają zrekomensować kierowcy ogólne niedogodności wynikające z nomadycznego sposobu wykonywania pracy. Takie ujęcie wypłacanych świadczeń zwiększy prawdopodobieństwo zaliczania ich na poczet płacy minimalnej w tych krajach unijnych, które wprowadzą wynagrodzenie minimalne m.in. dla polskich szoferów. Podstawą będzie tu orzecznictwo Trybunału Sprawiedliwości UE.

- Przyjęcie, że wyraźna, pisemna zgoda pracownika na odbieranie odpoczynku, w tym noclegu w odpowiednio wyposażonej kabinie ciężarówki, jest równoznaczna z zapewnieniem mu noclegu w trakcie wykonywania obowiązków pracowniczych.

- Zwolnienie świadczeń mających na celu zrekomensowanie kierowcy ogólnych niedogodności z racji podróży z podatków i składek na ubezpieczenie społeczne, oczywiście do określonej wysokości. Jako kwotę referencyjną można przyjąć sumę średniej diety zagranicznej i średniej kwoty ry-

## ♦ ZDANIEM AUTORA

### **Eukasz Kuczkowski**

radca prawny, kieruje biurem Kancelarii Raczkowski Paruch sp.k. w Poznaniu



Niewątpliwie zmiany w przepisach regulujących pracę kierowców są niezbędne. W przeciwnym razie kryzys branży transportowej będzie się pogłębiał, i to z negatywnym skutkiem zarówno dla samych przewoźników, jak i kierowców. Warto więc wprowadzić rozwiązania systemowe, które kompleksowo rozwiążą te kwestie. ■

czałtu za nocleg wynikającą z rozporządzenia regulującego podróże służbowe, tj. ok. 80 euro dziennie. Skoro w obecnym stanie prawnym świadczenia do tej wysokości (oczywiście w ujęciu średnim) są zwolnione z podatków i składek na ubezpieczenie społeczne, to wprowadzenie takich zasad nie będzie oznaczało niższych wpływów budżetu państwa.

- Wyraźne wskazanie na użytek obrony przed ustawami o wynagrodzeniu minimalnym, np. MILOG, że kierowca wykonujący swoje obowiązki dotyczące umówionej pracy

i na określonym w umowie obszarze jako miejscu świadczenia pracy nie jest pracownikiem oddelegowanym w rozumieniu dyrektywy 96/71/WE, jeśli nie zachodzą okoliczności, o których mowa w jej art. 1.

Co prawda takie twierdzenie można wywieść już dziś z przepisów dyrektywy, ale takie wyraźne postanowienie będzie dodatkowym argumentem na rzecz przewoźników w sporach z organami innych państw europejskich na tle wynagrodzenia minimalnego. ©©

—Eukasz Kuczkowski