

KIEROWCA JAKO JEDNOOSOBOWA FIRMA BEZ WŁASNEJ CIĘŻARÓWKI

Większość kierowców, pracujących na samozatrudnieniu, może być traktowana przez niemiecką ustawę MiLoG nie jako firmy, lecz jako pracownicy.



SAMOZATRUDNIENIE KIEROWCY - KORZYŚCI I ZAGROŻENIA

Jedną z form zatrudnienia kierowcy jest tak zwane samozatrudnienie, praca na własny rachunek, czyli współpraca firmy transportowej z kierowcą na zasadzie jego własnej działalności gospodarczej.



Autor artykułu
Kamil Wolański
jest ekspertem Ogólnopolskiego
Centrum Rozliczania Kierowców.
www.ocrk.pl



Wiąże się z to z wieloma korzyściami tak dla kierowcy, jak i dla firmy transportowej, jednak pojawiają się tym samym zagrożenia i obligatoryjne obowiązki, między innymi związane z ewidencją czasu pracy. Dyrektywa unijna nr 2002/15/WE z 11 marca 2002 r. zobowiązała wszystkie kraje członkowskie Unii Europejskiej między innymi do wprowadzania zasad ewidencjonowania jak i rozliczania czasu pracy kierowców, niezależnie od formy współpracy (również dla kierowców niepozostających w stosunku pracy).

Całkowita odpowiedzialność samozatrudnionego

W Polsce tą tematykę, z pewnym opóźnieniem, uregulowała ustawa z 5 kwietnia 2013 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy o czasie pracy kierowców, która weszła w życie 16 lipca 2013 r.

Biorąc pod uwagę te regulacje, normy czasu pracy, związane z pracą „na etacie” (średnio 48 godz. w przyjętym okresie rozliczeniowym oraz mak-

symalnie 60 godz. pracy w tygodniu) obowiązują również tych kierowców, którzy nie pozostają w stosunku pracy, a świadczą przewozy na rzecz zleceniodawcy. Wymogiem jest również prowadzenie ewidencji lub rejestru czasu pracy, o której mowa w art. 25 ustawy o czasie pracy kierowców. Różnicą jest okres przechowywania przez przedsiębiorcę takiej ewidencji – 3 lata w przypadku pracowników zatrudnionych na podstawie umowy o pracę, 2 lata w pozostałych przypadkach.

Z punktu widzenia przewoźnika, współpraca z kierowcą prowadzącym własną działalność gospodarczą jest bardziej atrakcyjna niż zatrudnianie na podstawie umowy o pracę, gdyż pracodawca „uwalnia się” od innych obowiązków zawartych w Kodeksie Pracy m.in. rozliczania i wypłat nadgodzin, udzielania urlopów wypoczynkowych, czy kierowania pracowników na badania lekarskie oraz konieczności ich opłacania. Współpraca taka podlega regulacjom zawartym w Kodeksie Cywilnym. Warto również wspomnieć o odpowiedzialności samozatrudnionego kierowcy za uszko-

dzenia towaru czy pojazdu – może odpowiadać do pełnej wysokości szkody.

Samozatrudniony jest firmą

Oczywiście konstrukcja umowy między firmą a kierowcą świadczącym przewozy musi mieć na uwadze art. 10 rozporządzenia WE 561/2006, który mówi, że nie można uzależniać żadnej formy wynagrodzenia od liczby przejechanych kilometrów czy przewiezionych rzeczy.

Z punktu widzenia kierowcy dużo bardziej korzystna wydaje się praca na podstawie umowy o pracę. W przypadku samozatrudnienia powstaje obowiązek rozliczania się kierowcy m.in. z ZUS-em i Urzędem Skarbowym. Podlega on pod ich kontrolę. Konieczna jest cała „biurokracja” związana z prowadzeniem firmy. Natomiast w przypadku umowy o pracę jest to już sprawa pracodawcy. Poza tym, pracownik ma zapewnioną ochronę praw pracowniczych zawartych w Kodeksie Pracy.

Samozatrudnienie a MiLoG

W kontekście ostatnich wydarzeń, związanych z wprowadzeniem przez Niemcy ustawy o minimalnym wynagrodzeniu (MiLoG) należy również wziąć pod uwagę, że większość kierowców pracujących na samozatrudnieniu może być traktowana przez niemieckie służby celne nie jako firmy, lecz jako pracownicy. Wynika to – zgodnie z prawem unijnym – z konieczności przyjęcia definicji samozatrudnienia, obowiązującej w kraju,

na terenie którego świadczy się przewozy. Według informacji Federalnego Ministerstwa Finansów, ustawa o wynagrodzeniu minimalnym nie dotyczy tylko tych jednoosobowych firm, które świadczą usługi swoim pojazdem (na swojej licencji transportowej). Dodatkowo, aby być uznanym za firmę w rozumieniu niemieckich przepisów, maksymalnie 5/6 dochodów może pochodzić od jednego zleciodawcy. Zdecydowana większość kierowców prowadzących własną działalność gospodarczą w Polsce nie spełnia tych warunków, świadcząc usługi prowadzenia pojazdu samochodem należącym do danej firmy transportowej, pracując na zlecenie „kierownictwa”, które to jest jedną z cech umowy o pracę.

Biorąc powyższe pod uwagę, popularne samozatrudnienie w tej formie, nie może być pewnym sposobem na uniknięcie przepisów zawartych w MiLoG.

Zdecydowana większość kierowców preferuje współpracę w formie zatrudnienia na etacie, mając na uwadze m.in. ochronę, jaką daje Kodeks Pracy, czyli większe bezpieczeństwo i stabilizację, których to może zabraknąć w przypadku założenia własnej działalności gospodarczej.

Wymaganie od kierowców, by założyli własną działalność gospodarczą może tylko pogłębić problemy polskiej branży transportowej, której już w tym momencie brakuje wykwalifikowanych pracowników na stanowisku kierowcy.

Kamil Wolański

REKLAMA 1/2 SOLOPLAN