

Za ile pracować za kółkiem?

Od 5 do 8,5 tysiąca PLN na rękę. Tyle może zarobić kierowca ciężarówki w polskim przedsiębiorstwie transportowym. Jak to możliwe, skoro będzie zatrudniony na najniższą krajową, która w 2019 roku wyniesie 2250 PLN brutto miesięcznie? Na wynagrodzenie truckera składa się jeszcze wiele innych elementów wynikających ze specyfiki zawodu. Na co warto zwrócić uwagę, wybierając pracę „za kółkiem” oraz co może przynieść przyszłość, podpowiadają eksperci Ogólnopolskiego Centrum Rozliczania Kierowców.

- Analiza zatrudnienia kierowców w polskich firmach transportowych przeprowadzona przez OCRK¹ wskazuje, że osób młodych zatrudnionych na tym stanowisku z roku na rok przybywa. Nadal największy odsetek stanowią doświadczeni czterdziestolatkowie², jednak pracowników w przedziale wiekowym 20-29 lat jest coraz więcej. To młodzi adepti zawodu, którzy przemierzają pierwsze kilometry zazwyczaj po kraju, w podwójnej obsadzie. Dopiero poznają tajniki codziennej pracy, warto jednak, by już na początku tej drogi znali swoje prawa i możliwości dotyczące systemu pracy oraz płacy – mówi Bartłomiej Zgudziak, ekspert OCRK.

Co młodych przyciąga i dlaczego?

Według ostrożnych szacunków w Polsce może brakować obecnie aż 100 tysięcy kierowców. A w ciągu najbliższych siedmiu lat ilość wakatów może zwiększyć się o kolejne 200 tysięcy. Obecnie przedsiębiorcy kuszą szczególnie młodych dofinansowaniem lub finansowaniem w pełni zdobycia uprawnień do prowadzenia pojazdów o DMC powyżej 3,5 tony. Kuszą również zarobki, bo wynagrodzenie niedoświadczonego kierowcy wykonującego trasy międzynarodowe zazwyczaj będzie się składać z niskiej podstawy ale wysokich zwrotów kosztów z tytułu podróży służbowej.

– Przedsiębiorca winien wypłacić podstawę najpóźniej do 10 dnia kolejnego miesiąca. Aby dotrzymać terminu tej wypłaty z uwagi na mobilny charakter pracy kierowcy oraz konieczność dokładnych wyliczeń przysługującego wynagrodzenia, pracodawca ustala tzw. ryczałty za pracę w nocy oraz w godzinach nadliczbowych, a także zaliczkę za dyżur. Taka struktura rozliczenia ma na celu późniejsze sprawdzenie, czy stały dodatek pokrył pracę w godzinach nadliczbowych, nocnych i dyżurach oraz wykazanie ewentualnego wyrównania do dodatku do pensji z tytułu pracy za granicą. Na przykład w Niemczech, Francji czy Austrii obowiązują różne stawki płacy minimalnej – wyjaśnia Zgudziak.

- Przykładowa struktura wynagrodzenia młodego kierowcy w 2019 roku może wyglądać następująco: 2000 PLN wynagrodzenie zasadnicze, 250 PLN wynagrodzenie za dyżur, 200 PLN ryczałt za pracę w godzinach nadliczbowych, 50 PLN ryczałt za pracę w godzinach nocnych. Łączne miesięczne wynagrodzenie przy takich założeniach to 2500 PLN brutto, kwota na rękę wyniesie zatem około 1800 PLN. Do tego należy doliczyć oczywiście należności z tytułu krajowej lub zagranicznej podróży służbowej. W tej pierwszej kierowcy przysługuje dieta w wysokości 30 PLN oraz ryczałt za nocleg, w wysokości 45 PLN. Przykładowe przeliczenie należności z tzw. krajówki dla kierowcy, który przepracował cały miesiąc i wracał na każdy weekend do bazy, prezentują poniższe dane z programu 4Trans – dodaje ekspert OCRK.

¹ Analiza danych firm transportowych rozliczanych przez Ogólnopolskie Centrum Rozliczania Kierowców w okresie 2013-2018.

² Potwierdza to raport „Kim jest polski kierowca ciężarówki”, opracowany przez OCRK, 2018.

Łącznie z tytułu służbowej podróży krajowej młody kierowca mógłby więc zarobić 1485 PLN, co z podstawą daje nieco ponad 3200 PLN netto.

Za granicą można więcej?

W transporcie międzynarodowym pracodawca może wybrać stawkę diety zagranicznej. Minimalna kwota za dobę w takiej podróży to 30 PLN, a maksymalna określona jest w załączniku do rozporządzenia w sprawie podróży służbowych¹. Na przykład w Niemczech maksymalna dieta za dobę wyniesie 49 euro, we Francji 50 euro. Ważny jest też zwrot kosztów z tytułu noclegów, a ten najczęściej wypłacany jest w formie ryczałtu za nocleg. Według niemieckich stawek będzie to równowartość 37,5 euro, we Francji aż 45 euro.

- Młode pokolenie kierowców chce zarabiać jak najwięcej, w jak najkrótszym czasie. Przedsiębiorca, wypłacający diety i ryczałty za nocleg, w całości zwraca koszty z tytułu podróży służbowej swojemu pracownikowi. Należności te są wolne od podatku i składek ZUS do limitów określonych w rozporządzeniu Ministra Pracy i Polityki Społecznej z 2013 roku³. Taka struktura zarobków, tj. niska część opodatkowana i oskładkowana, a wysoka składowa pensji na rękę, jest najbardziej pożądana przez młodych – komentuje Bartłomiej Zgudziak.

Poniżej przedstawiono przykładowy miesiąc pracy kierowcy (czas pobytu w delegacji 18 dni, wyjazd 03.04.2018 – przyjazd 21.04.2018) i różnice w zwrocie kosztów z tytułu podróży służbowej w stosunku do ustalonej diety w przedsiębiorstwie przy stałym ryczałcie

W zależności od wypłacanej diety zagranicznej w przedsiębiorstwie - łączny zarobek kierowcy mógłby się kształtować w granicach od około 5 do 8,5 tysiąca PLN.

Co może się zmienić z Pakietem Mobilności?

Duże zmiany czekają firmy w transporcie międzynarodowym. Dyskusja na temat zakresu stosowania w sektorze transportu zasady „równej płacy za tę samą pracę w tym samym miejscu” nadal trwa. Ostatnia dyskusja dotyczyła scenariusza, zgodnie z którym transgraniczne przewozy drogowe będą zwolnione od nowych przepisów do 10 dni w miesiącu, a kabotaż i transport kombinowany będzie nimi w całości objęty. Najnowsza propozycja zakłada z kolei objęcie zasadami delegowania kabotażu oraz transportu z załadunkiem i rozładunkiem w krajach trzecich, bez przewozów typowo dwustronnych. Dla przedsiębiorców oznacza to, że nie mają żadnych podstaw do właściwego i opartego na konkretach planowania przyszłych kosztów związanych z wynagrodzeniami kierowców w transporcie międzynarodowym, ponieważ w dalszym ciągu regulacje opierają się na nieszczegółowej „starej” dyrektywie 96/71. Projekty przepisów wróciły ponownie do dalszych prac komisji TRAN. - *Nie ma jednak żadnej pewności, że zasady akceptowalne dla PE, a później także Rady UE i KE zostaną szybko wypracowane. Z pewnością każda z zainteresowanych stron będzie chciała znaleźć i zatwierdzić optymalne rozwiązanie przed kolejnymi wyborami w 2019 roku. Jednak już teraz polscy przedsiębiorcy mogą podjąć pewne kroki w celu ograniczenia skutków zmian, np. poprzez modyfikację struktury wynagradzania kierowców, automatyzację pracy przy rejestrowaniu czasu pracy w różnych krajach czy choćby podejmowanie rozmów i negocjacji z kontrahentami w związku ze wzrostem kosztów pracowniczych wynikających z dyrektywy o delegowaniu pracowników – mówi Kamil Wolański, ekspert OCRK.*

³ Rozporządzenie MPiPS z dnia 29 stycznia 2013 r. w sprawie należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej.

Polski dialog?

Na rozwiązanie czeka również rewolucyjny projekt zmian w ustawie o czasie pracy kierowców, zaproponowany przez Ministerstwo Infrastruktury. Sytuacja jest związana nie tylko z wyrokiem Trybunału Konstytucyjnego, który to poddał w wątpliwość w ogóle sens istnienia instytucji podróży służbowej w przypadku pracowników stale przemieszczających się (kierowców), ale również z Pakietem Mobilności. Nowelizacja ustawy miała być odpowiedzią na regulacje lobbowane przez kraje zachodnie, które oprócz podwyżki wynagrodzenia minimalnego oraz nakładu obowiązków administracyjnych, planowały należności związane z podróżą służbową wyłączyć z płacy minimalnej, co przy obecnej strukturze wynagrodzenia kierowców wiązałyby się z ogromnym wzrostem kosztów pracowniczych.

- W przypadku przyjęcia proponowanych zmian, nowe przepisy podniosą całkowite koszty zatrudnienia kierowcy od 5% do nawet 35% w zależności od przedsiębiorstwa, ale z drugiej strony zabezpieczą firmy przed zachodnią płacą minimalną. Zmienione regulacje nie uproszą także prawidłowego wyliczania wynagrodzeń, gdyż w celu zastosowania ulg przysługującym pracownikom delegowanym, konieczne będzie określenie tak zwanych wirtualnych diet przysługujących w każdym kraju delegowania. Zgodnie z projektem, obowiązkowa dla wszystkich pracowników będzie też pełna ewidencja czasu pracy. Jest dużo pytań i wątpliwości związanych z tym projektem. Czekamy na rozwój sytuacji. Jest to z pewnością, wraz z Pakietem Mobilności, jeden z najważniejszych tematów dotyczących wynagradzania kierowców w Polsce – komentuje Kamil Wolański, OCRK.