



## Sprawdź, jakie szczególne obowiązki i uprawnienia ma pracodawca zatrudniający osoby niepełnosprawne

Czytaj w eDGP

gazetaprawna.pl/edgp3o



# Przewoźnicy nie wiedzą, jak rozliczać kierowców busów

**PROCEDURY** Pracodawcy mają **problemy z obliczaniem płac pracowników jeżdżących za granicę pojazdami do 3,5 t.**

Mamy pat – twierdzą eksperci i oczekują pilnej interpretacji Ministerstwa Infrastruktury

Karolina Topolska  
karolina.topolska@infor.pl

Ułatwienia dla przewoźników w naliczaniu składek ZUS i możliwość wypłaty pensji w dwóch ratach dla pracowników delegowanych – m.in. takie zmiany wprowadziła ustawa o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym (Dz.U. z 2023 r. poz. 1523), która weszła w życie 19 sierpnia. Dla wielu firm oznacza to uproszczone zasady rozliczania się z ZUS, a niekiedy także wyższe kwoty wypłacane pracownikom na rękę. Okazuje się jednak, że nie wszyscy przewoźnicy mogą skorzystać z dobrodziejstw nowego prawa. Problem mają ci zatrudniający kierowców, którzy wykonują międzynarodowe przewozy drogowe busami, czyli pojazdami do 3,5 t (przy przewozie rzeczy) lub do dziewięciu miejsc siedzących (przy przewozie osób).

– Nowe regulacje wprowadziły ogromne zamieszanie, jeśli chodzi o rozliczenia wynagrodzeń kierowców busów – stwierdza Łukasz Włoch, główny ekspert ds. analiz i rozliczeń Inelo Polska.

### Nowe zasady rozliczeń

Przed 19 sierpnia br. do obliczenia wynagrodzeń kierowców wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe stosowano diety wirtualne (sięgając do przepisów o należnościach za podróże służbową poza granicami kraju) – przy czym dla każdego państwa stawka diety była inna. Jeśli miesięczny przychód kierowcy był wyższy niż przeciętne wynagrodzenie, to dieta podlegała odliczeniu od podstawy wymiaru składek na ZUS za każdy dzień pobytu za granicą.

Natomiast nowe regulacje, które znalazły się w ustawie o czasie pracy kierowców (t.j.

**Przepisy są niejednoznaczne, a nawet można uznać, że błędnie skonstruowane. W związku z tym niektórzy liczą wynagrodzenia kierowców busów jeżdżących za granicę, korzystając z nowych stawek (60 euro dla ZUS i 20 euro dla PIT)**

Dz.U. z 2022 r. poz. 1473 ze zm., dalej: u.c.p.k.), uprościły obliczenia, bo wprowadziły jedną stawkę do odliczenia w wysokości 60 euro za każdy dzień (poza tym odliczeniu podlegają też należności stanowiące zwrot równowartości poniesionych przez kierowcę kosztów m.in. noclegu). Z kolei w ustawie o PIT (Dz.U. z 2022 r. poz. 2647 ze zm.) zapisano odliczenie kwotowe od przychodu w wysokości 20 euro za każdy dzień pobytu kierowcy za granicą (wcześniej zwolnienie z PIT dotyczyło przychodów w kwocie odpowiadającej 30 proc. diety odliczanej od składek ZUS, innej dla każdego kraju, w którym kierowca wykonywał przewozy).

W związku z liczbą zmian wprowadzonych nowymi regulacjami nie wszyscy od razu zwrócili uwagę na wyłączenia od stosowania nowych zasad. A te, jak się okazuje, wprost dotyczą busów. Są one jednak niejednoznaczne, a nawet można uznać, że błędnie skonstruowane. W związku z tym niektórzy uczestnicy rynku obecnie liczą wynagrodzenia kierowców busów jeżdżących za granicę, korzystając z nowych stawek (60 euro dla ZUS i 20 euro dla PIT).

### Nieprzemysłane wyłączenia

Wygląda na to, że ustawodawca nie przemyślał do końca wyłączeń od stosowania nowych zasad, które zostały zawarte w znowelizowanym art. 22 u.c.p.k.

Po pierwsze przepis ten wyłącza z nowego systemu kierowców wykonujących przewozy drogowe rzeczy, gdy dopuszczalna masa całkowita (DMC) pojazdów z przyczepą lub naczepą nie przekracza 3,5 t. Wiele osób z tropu zbija jednak kolejne wyłączenia, które dotyczy kierowców wykonujących przewozy w międzynarodowym transporcie drogowym lub kabotażowym, gdy DMC pojazdów z przyczepą lub naczepą nie przekracza 2,5 t.

– Problem w tym, że to drugie wyłączenie zawiera się już w tym pierwszym – zauważa Łukasz Włoch. Jego zdaniem, należałoby uznać, że samochody o DMC między 2,5 a 3,5 t – w międzynarodowym transporcie drogowym lub kabotażowym – mogą korzystać z nowych, uproszczonych zasad rozliczeń. Jest tylko jeden problem. Taką interpretację – jak zauważa ekspert – w pewnym zakresie wyklucza jeden z kolejnych punktów art. 22 u.c.p.k. A mianowicie ten, który wy-

łącza z nowych zasad pojazdy wskazane w art. 2 ust. 2 umowy AETR (stosowanej do przewozów między UE a państwami trzecimi). Ten ostatni zaś wskazuje m.in. na pojazdy przeznaczone do przewozu rzeczy, których DMC, z przyczepą lub naczepą, nie przekracza 3,5 t.

– To wyłączenie wskazuje, że do kierowców samochodów ciężarowych do 3,5 t nie mogą być stosowane przepisy dotyczące diety w wysokości 60 euro – wskazuje Hubert Płocharz, wiceprezes zarządu biura rachunkowego Eproco z Ostrowa Wielkopolskiego.

– Należy przyjąć, że obecnie możliwość odliczenia kwoty 60 euro za każdy dzień pobytu za granicą dotyczy przewozu drogowego rzeczy, gdy DMC pojazdów łącznie z przyczepą lub naczepą przekracza 3,5 t – potwierdza dr Michał Szypliewski z kancelarii BKB Baran Książek Bigaj. Jak dodaje, podobnie kwestia wygląda w zakresie możliwości wypłaty wynagrodzenia w ratach.

– Przepis umożliwiający wypłatę wynagrodzenia w ratach nie ma zastosowania m.in. do kierowców wykonujących przewozy drogowe rzeczy, gdy DMC pojazdów łącznie z przyczepą lub naczepą nie przekracza 3,5 t. Być może brzmi to niekorzystnie dla wielu firm, ale warto mieć tego świadomość, aby już teraz unikać błędów w rozliczeniu i konsekwencji ze strony organów kontrolnych – stwierdza.

Hubert Płocharz zwraca jeszcze uwagę, że u.c.p.k. odwołuje się do definicji przewozów drogowych w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 561/2006. A ta określa, że pojazdy o DMC w przedziale od 2,5 do 3,5 t będą spełniać kryteria wykonywania przewozów drogowych dopiero od 1 lipca 2026 r., gdy wejdzie obowiązek stosowania tachografów w tych pojazdach.

– Zatem określone w art. 22 u.c.p.k. wyjątki od stosowania nowych zasad rozliczania kierowców uniemożliwiają zastosowanie ich do pojazdów o DMC do 3,5 t do połowy 2026 r. Dopiero wtedy, gdy w pojazdach tych będzie istniał obowiązek montażu tachografów, ich kierowcy będą mogli otrzymywać wynagrodzenie w dwóch ratach i korzystać z uproszczonych zasad obliczania diet – wskazuje.

### Co zastosować

Jak widać, eksperci skłaniają się do wniosku, że obecnie nowych zasad rozliczeń nie należy stosować do wszystkich kierowców wykonujących przewozy

### Wyłączenia z ustawy

Art. 22 ustawy o czasie pracy kierowców:

Przepisy (...) art. 26f–26i (nowe zasady wynagradzania kierowców wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe – red.) nie mają zastosowania do kierowców:

1) wykonujących przewozy drogowe:

- rzeczy, gdy dopuszczalna masa całkowita pojazdów łącznie z przyczepą lub naczepą nie przekracza 3,5 tony,
- rzeczy w międzynarodowym transporcie drogowym lub kabotażowym, gdy dopuszczalna masa całkowita pojazdów łącznie z przyczepą lub naczepą nie przekracza 2,5 tony,
- osób, pojazdami skonstruowanymi lub trwale przystosowanymi i przeznaczonymi do przewozu nie więcej niż dziewięciu osób łącznie z kierowcą.

2) prowadzących pojazdy wymienione w art. 29 ustawy, w art. 3 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 oraz w art. 2 ust. 2 umowy AETR.



rzeczy za pomocą pojazdów, których DMC nie przekracza 3,5 t. Pojawia się jednak pytanie, jakie zasady w takim razie należy do nich stosować. Odpowiedź nie jest wcale prosta, a to m.in. dlatego, że poprzednie zasady rozliczeń formalnie zostały uchylone. Wiele wskazuje jednak na to, że do kierowców busów trzeba będzie je stosować, co nie jest proste – m.in. dlatego, że w związku z ubiegłoroczną nowelizacją przepisów powodują one wiele wątpliwości.

Od lutego 2022 r. u.c.p.k. uznaje bowiem, że w zasadzie kierowcy w transporcie międzynarodowym nie są w podróży służbowej. Jednak według Łukasza Włocha w pewnym zakresie należałoby to dopuścić. Jego zdaniem kierowcy busów powinni być teraz rozliczani na zasadach ogólnych, co w pewnych przypadkach oznacza nawet powrót do zasad obowiązujących przed 2022 r.

– W pierwszej kolejności należy ustalić, czy pracownik został delegowany do pracy poza granicami kraju, czy może pozostaje w podróży służbowej. Ten pierwszy to przypadek, gdy pracownik na co dzień wykonuje zadania międzynarodowe, które są jego standardową pracą, natomiast drugi – gdy przewozy międzynarodowe są incydentalne – wskazuje Łukasz Włoch.

Jak wyjaśnia, w pierwszym przypadku ma zastosowanie zwolnienie podatkowe, o którym mowa w art. 21 ust. 1 pkt 23d ustawy o PIT, czyli 20 euro dziennie. Z kolei ustalenie podstawy wymiaru

składek następuje poprzez obniżenie podstawy ubezpieczenia – ale nie o kwotę 60 euro wskazaną w nowelizacji, lecz na zasadach mających zastosowanie dla pracowników zatrudnionych za granicą u polskich pracodawców. Mowa o nich w par. 2 pkt 16 rozporządzenia w sprawie szczegółowych zasad ustalania podstawy wymiaru składek na ubezpieczenia emerytalne i rentowe (t.j. Dz.U. z 2023 r. poz. 728 ze zm.). Ten ostatni przepis odsyła zaś do rozporządzenia w sprawie należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej. W drugim przypadku, jak wskazuje ekspert, prawidłowy będzie najpewniej powrót do rozliczeń wykonywanych przed lutym 2022 r., czyli naliczenie kierowcom diet według zasad wynikających z rozporządzenia w sprawie należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej.

– To, która z tych metod będzie korzystniejsza dla kierowcy, zależy m.in. od rodzaju wykonywanego przewozu, a więc czy jest to przewóz dwustronny, czy inny – wskazuje Łukasz Włoch.

Z prośbą o interpretację nowych przepisów do Ministerstwa Infrastruktury wystąpił Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska. Osoba prośbę o wykładnię przekazał do resortu również DGP. Czekamy na odpowiedź MI. ©