

Szanowny Panie Marszałku! Odpowiadając na interpelację posłów pana Jana Warzechy i pana Bogdana Rzońcy w sprawie uchwały Sądu Najwyższego dotyczącej ryczałtów należnych kierowcom jeżdżącym na międzynarodowych trasach, przekazaną przy piśmie z dnia 15 grudnia 2014 r., znak: SPS-023-29804/14, przedstawiam poniżej informację odnoszącą się do problemów poruszonych w tej interpelacji.

Zgodnie z uchwałą Sądu Najwyższego w siedmioosobowym składzie (II PZP 1/14) podjętą 12 czerwca 2014 r. „zapewnienie pracownikowi – kierowcy samochodu ciężarowego odpowiedniego miejsca do spania w kabinie tego pojazdu podczas wykonywania przewozów w transporcie międzynarodowym nie stanowi zapewnienia przez pracodawcę bezpłatnego noclegu w rozumieniu § 9 ust. 4 rozporządzenia ministra pracy i polityki społecznej z dnia 19 grudnia 2002 r. w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju (Dz. U. Nr 236, poz. 1991, ze zm.), co powoduje, że pracownikowi przysługuje zwrot kosztów noclegu na warunkach i w wysokości określonych w § 9 ust. 1–3 tego rozporządzenia albo na korzystniejszych warunkach i wysokości, określonych w umowie o pracę, układzie zbiorowym pracy lub innych przepisach prawa pracy”.

W uzasadnieniu do uchwały Sąd Najwyższy odniósł się do art. 8 ust. 8 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 oraz do art. 8 ust. 8 umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowo (AETR), zgodnie z którymi: „jeżeli kierowca dokona takiego wyboru, dzienne okresy odpoczynku i skrócone tygodniowe okresy odpoczynku poza bazą można wykorzystywać w pojeździe, o ile

posiada on odpowiednie miejsce do spania dla każdego kierowcy i pojazd znajduje się na postoju”. Ponadto SN zaznaczył, że „przedmiotem regulacji rozporządzenia nr 561/2006 w żadnym zakresie nie jest wynagrodzenie za pracę kierowców będących pracownikami, czy inne świadczenia przysługujące im w związku z pracą. Nie wynika to z treści przepisów rozporządzenia i ich funkcji. Podstawą prawną wydania tego rozporządzenia jest art. 91 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, upoważniający do wydawania aktów dotyczących wspólnej polityki transportowej (art. 90 Traktatu), w szczególności ustanawiających środki pozwalające polepszyć bezpieczeństwo transportu. Przede wszystkim zaś – zgodnie z art. 153 ust. 5 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej – wyłączona jest możliwość regulowania w drodze aktów unijnego prawa pochodnego wynagrodzeń za pracę rozumianych jako wszelkiego rodzaju należności przysługujących pracownikowi od pracodawcy z tytułu zatrudnienia. Powyższe oznaczają, że art. 8 ust. 8 umowy AETR oraz art. 8 ust. 8 rozporządzenia nr 561/2006 dotyczą możliwości wykorzystania przez kierowcę dziennego (także tygodniowego) skróconego (ale już nie tygodniowego regularnego) odpoczynku w pojeździe (w kabinie samochodu), jeżeli dokona on takiego wyboru, pod warunkiem że pojazd posiada odpowiednie miejsce do spania dla każdego kierowcy i znajduje się na postoju. Przepisy te nie dotyczą natomiast uprawnień w zakresie przysługiwania kierowcy od pracodawcy należności na pokrycie kosztów wyjazdów poza bazę w celu wykonywania pracy (podróży służbowych); nie mogą więc służyć ocenie przesłanek takich uprawnień, w szczególności przesłanek przysługiwania ryczałtu za nocleg”.

W tym miejscu należy podkreślić, że wprowadzenie do ustawy o czasie pracy kierowców definicji podróży służbowej kierowcy oraz przepisów określających wysokość należności z tytułu tej podróży (od 3 kwietnia 2010 r.) nastąpiło na skutek uchwały składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 19 listopada 2008 r. (sygn. akt II PZP 11/08), w której Sąd Najwyższy uznał, że podróżowanie jest normalnym wykonywaniem przez kierowców pracowniczych obowiązków, a nie podróżą o charakterze incydentalnym, krótkotrwałym, odbywaną w celu wykonania

wyznaczonego zadania. Kierowcy wykonujący przewozy drogowe nie mogą więc otrzymywać diety na zasadach określonych w Kodeksie pracy.

Nowelizacja ustawy o czasie pracy kierowców miała więc kontekst finansowy i z zakresu ubezpieczeń społecznych, ponieważ od diet i ryczałów za noclegi nie są odprowadzane podatki i składki na ubezpieczenia społeczne (emerytalne i rentowe).

Z danych podawanych przez związki zawodowe kierowców wynika, że około 70% kierowców otrzymuje zasadniczą pensję w wysokości minimalnego wynagrodzenia określonego w rozporządzeniu Rady Ministrów (1680 zł), a dopełnieniem do 4–6 tys. zł (zarobki netto kierowcy w transporcie międzynarodowym) są nieopodatkowane i „nieoskładkowane” diety i ryczały. Taki stan jest w dłuższej perspektywie niekorzystny dla kierowców z uwagi na przyszłe niskie emerytury lub renty, a osiągnięcie porozumienia pomiędzy pracodawcami i kierowcami, które uzdrowiłoby sytuację, jest mało prawdopodobne.

Istnieje prawdopodobieństwo zmiany formy zatrudnienia kierowców na skutek pozwów przeciwko pracodawcom, jednakże takie postępowanie może być wykroczeniem, o którym mowa w art. 281 Kodeksu pracy. Jeżeli kierowca pracuje stale na rzecz tego samego pracodawcy, wówczas pracodawca powinien zawrzeć z nim umowę o pracę, nie zaś umowę cywilnoprawną. Zawieranie umowy cywilnoprawnej w takim przypadku jest fałszywym samozatrudnieniem. Kara grzywny za to naruszenie wynosi od 1000 do 30 000 zł.

Z poważaniem