

Rozdział 4

Delegowanie, delegacja i praca za granicą

Nowe regulacje, które weszły w życie od 2 lutego 2022 roku w zakresie delegowania kierowców, w bardzo istotny sposób zmieniły cały system wypłacanych kierowcom świadczeń pieniężnych. Wcześniej, do 1 lutego 2022 roku, kierowcy otrzymywali wynagrodzenie wraz z dodatkowymi składnikami z tytułu pracy w godzinach nadliczbowych, pracy w porze nocnej oraz z tytułu dyżurów. Dodatkowo otrzymywali świadczenia z tytułu podróży służbowych zagranicznych. Świadczenia z tytułu podróży służbowej stanowiły z reguły ponad połowę całości wypłacanego świadczenia, sięgając nawet 70% wypłacanych świadczeń. Taka sytuacja miała negatywne skutki dla kierowców związane z faktem, że większość otrzymywanych świadczeń nie była objęta składką do ubezpieczeń społecznych. Nie miało to specjalnego znaczenia, dopóki kierowca nie zachorował lub nie przechodził na rentę lub emeryturę. Jednak w przypadku konieczności pobierania np. zasiłku chorobowego okazywało się, że świadczenia są wyliczone bez kwot wypłaconych z tytułu podróży służbowej, więc ze stosunkowo niskiej części łącznej kwoty wypłacanej w okresie zatrudnienia. Z drugiej jednak strony stosunkowo niskie wynagrodzenie powodowało ewentualne niewielkie potrącenia z tytułu na przykład zobowiązań komorniczych.

Od 2 lutego 2022 roku, na podstawie art. 21b ustawy o czasie pracy kierowców, kierowca wykonujący zadania służbowe w ramach międzynarodowych przewozów drogowych nie jest w podróży służbowej w rozumieniu art. 77⁵ § 1 ustawy – Kodeks pracy.

Jednocześnie pozostawiono określoną w art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców możliwość, że kierowcy wykonującemu krajowe przewozy drogowe w podróży

służbowej przysługują należności na pokrycie kosztów związanych z wykonywaniem tego zadania służbowego, ustalane na zasadach określonych w przepisach art. 77⁵ § 3–5 ustawy – Kodeks pracy.

Dlaczego dokonano takiego rozróżnienia? Przepisy unijne o delegowaniu kierowców, a konkretnie dyrektywa 2020/1057, uniemożliwiają zaliczanie wypłacanych kosztów z tytułu podróży służbowej do należnego kierowcy wynagrodzenia, które obecnie musi być wypłacane według zasad kraju delegowania. Brak możliwości zaliczania świadczeń za podróż służbową do wynagrodzenia powodowałoby znaczący wzrost kosztów firm transportowych. Oczywiście kwestia delegowania nie jest taka prosta jak w przypadku delegowania innych grup zawodowych. Nie zawsze kierowca, będąc za granicą, podlega delegowaniu. Zasady delegowania kierowcy są równie skomplikowane, jak rozliczanie jego czasu pracy. Część pracy wykonywanej za granicą jest delegowaniem, a część nie jest.

4.1. Kiedy kierowca jest delegowany

Aby omówić zagadnienie delegowania, należy najpierw omówić rodzaje transportu, którymi posługują się przepisy. Chodzi tu o następujące pojęcia:

- przewóz dwustronny – jest to przewóz z Polski do dowolnego kraju zagranicznego oraz przewóz z dowolnego kraju zagranicznego do Polski (np. Polska-Niemcy; Polska-Hiszpania itp.);
- przewóz *cross-trade* – jest to przewóz realizowany pomiędzy dwoma różnymi krajami zagranicznymi (np. Niemcy-Francja; Holandia-Włochy itp.);
- przewóz kabotażowy – jest to przewóz realizowany za granicą, ale na terenie tego samego kraju zagranicznego (np. Niemcy-Niemcy; Francja-Francja itp.);
- tranzyt – krajem tranzytowym jest każdy kraj, przez który kierowca przejeżdża, ale nie wykonuje na jego terenie żadnej operacji załadunku lub rozładunku (np. na trasie Niemcy-Hiszpania przejeżdża tranzytem przez Francję);
- przejazd bez ładunku – jest to każdy przejazd wykonywany w celu dojazdu do miejsca załadunku lub powrót do bazy bez ładunku (np. kierowca jedzie z Polski do Niemiec, aby tam zabrać towar do przewiezienia; kierowca po rozładunku w Niemczech jedzie „na pusto” do Holandii na załadunek; przejazd po rozładunku w Berlinie, np. do Hanoweru, w celu dokonania załadunku).

Tab. 2. Rodzaje przewozów z klasyfikacją delegowania

Lp.	Rodzaj przewozu	Delegowanie
1.	Dwustronny (bilateralny)	NIE
2.	Cross-trade	TAK
3.	Kabotaż	TAK
4.	Tranzyt	NIE
5.	Przejazd „na pusto”	TAK / NIE – w zależności od celu następnego przewozu

Jak widzimy, niejednoznaczne są tylko przejazdy „na pusto”. Co do zasady o delegowaniu tego przejazdu rozstrzyga pytanie: co będzie dalej? Jeżeli następnie będzie realizowany przewóz podlegający delegowaniu, czyli *cross-trade* lub kabotaż, to przejazd „na pusto” też jest delegowaniem. Jeżeli dalej będzie wykonywany przewóz dwustronny (do Polski lub z Polski), to przejazd ten nie będzie delegowaniem. Oczywiście, jeżeli przejazd „na pusto” będzie się zaczynał w Polsce, a kolejny będzie *cross-trade*, to delegowanie będzie się zaczynało po przekroczeniu granicy.

Ciekawym rozwiązaniem jest tranzyt. Wyobraźmy sobie przewóz *cross-trade* realizowany z Holandii do Portugalii (mapka poniżej). Trasa przejazdu wiedzie przez Belgię, Francję oraz Hiszpanię. Trasa na co najmniej 3 dni, a w delegowaniu kierowca będzie tylko przez parę godzin w Holandii i na końcu przez parę godzin w Portugalii. Reszta to tranzyt, czyli kierowca nie jest w delegowaniu.

Sprawą bezsporną są należności z tytułu diet, czyli zwrotu zwiększonych kosztów wyżywienia. Natomiast ryczałty za noclegi są należne, jeżeli kierowca nie ma zapewnionego noclegu. Zakładając, że w pojeździe jest możliwość przespiania się, należy przyjąć, że kierowca ma zapewnione miejsce do spania. Oczywiście kwestia spania w pojeździe w przypadku transportu krajowego zdarza się rzadziej niż przy wyjazdach zagranicznych. Można dyskutować, czy warunki spania w pojeździe są właściwe. Jednak aby zmienić tę rzeczywistość, należy rozbudować bazę parkingową o miejsca noclegowe. Trudno bowiem sobie wyobrazić, aby kierowca dojeżdżał z parkingu kilkanaście czy kilkadziesiąt kilometrów do miejsca, gdzie będzie spał. Pomijając kwestię samego dojazdu, zauważmy, że czas takiego dojazdu jest czasem, w którym kierowca nie odpoczywa, więc okres odpoczynku jest krótszy. Śpiąc w pojeździe, kierowca ma do dyspozycji więcej czasu, aby odpocząć. Warunki w nowych pojazdach są często lepsze niż w tanich motelach, więc tylko zapewnienie odpowiedniego standardu w motelach budowanych przy parkingach może zmienić sposób odpoczynku kierowców. Należy pamiętać, że obecnie tylko przewozy realizowane w całości na terenie Polski są objęte przepisami o podróżach służbowych. Jeżeli przewóz jest realizowany za granicę, to cała jego trasa jest przewozem zagranicznym. Nie dokonujemy już podziału na część krajową i zagraniczną, tak jak było to robione do 1 lutego 2022 roku.

4.3. Praca kierowcy za granicą – jak wpływa na liczenie wynagrodzenia

Z tytułu pracy kierowcy za granicą od 2 lutego 2022 roku należy naliczać i wypłacać:

- wynagrodzenie oraz inne świadczenia wynikające z umowy o pracę oraz Kodeksu pracy za okresy niebędące delegowaniem,
- wynagrodzenie sektorowe za okresy delegowania – wyliczane odpowiednio za okresy delegowania do poszczególnych krajów.

Za okresy pracy na terenie Polski od 2 lutego 2022 roku, podobnie jak wcześniej, naliczamy wynagrodzenie oraz inne świadczenia wynikające z umowy o pracę oraz Kodeksu pracy. Za przewozy wykonywane na terenie Polski naliczamy również należności z tytułu podróży służbowej.

Po zmianie przepisów od dnia 2 lutego 2022 roku dokonujemy również czynności naliczania diet zagranicznych, których jednak nie wypłacamy. Wyliczona

kwota diet służy do pomniejszenia podstawy do wyliczenia składek na ubezpieczenie społeczne oraz pomniejszenia należnego podatku.

Samo wyliczenie diet może być dokonywane według ostatniego kraju docelowego lub według wielu krajów docelowych, jeżeli kierowca wykonuje czynności związane z załadunkiem lub rozładunkiem w różnych krajach. Wyliczanie należności według wielu krajów docelowych jest bardziej pracochłonne, pozwala jednak w większości sytuacji uzyskać wyższą kwotę diet, którą możemy odliczyć od podstawy płacenia składki do ZUS i należnego podatku.

Dla zobrazowania ewentualnej różnicy poniżej przykład naliczenia diety według jednego i wielu krajów docelowych.

Dla przypomnienia – zasady wyliczania diet zagranicznych:

- za każdą dobę podróży zagranicznej przysługuje dieta w pełnej wysokości;
- za niepełną dobę podróży zagranicznej:
 - do 8 godzin – przysługuje 1/3 diety,
 - ponad 8 do 12 godzin – przysługuje 50% diety,
 - ponad 12 godzin – przysługuje dieta w pełnej wysokości.

Przykład

Kierowca ma wykonać przewóz do Luksemburga. Spędził w Niemczech $\frac{1}{2}$ doby (12 godz.), we Francji $\frac{1}{4}$ doby (6 godz.) oraz w Luksemburgu $\frac{1}{4}$ doby (6 godz.).

Kwotę diety należy ustalić:

Dla jednego ostatecznego kraju – Luksemburg – 48 €.

Dla wielu krajów:

Niemcy – $49 \text{ €} \times 50\% = 24,5 \text{ €}$.

Francja – $50 \text{ €} \times 1/3 = 16,67 \text{ €}$.

Luksemburg – $48 \text{ €} \times 1/3 = 16 \text{ €}$.

Następnie należy zsumować otrzymane kwoty częściowe diet, co da łączną kwotę diety przypadającą na przejazd przez kilka państw:

$24,5 \text{ €} + 16 \text{ €} + 16,67 \text{ €} = 57,17 \text{ €}$.