

CZY WIĘKSZOŚĆ WYNAGRODZENIA KIEROWCY BĘDZIE NADAL MOGŁA STANOWIĆ DIETA?

Zamieszanie wokół diet

Od pewnego czasu w branży transportowej krąży ten sam temat – co zrobić z wynagrodzeniem kierowców w związku z uchwałą Sądu Najwyższego z 19 listopada 2008 roku (II PZP 11/08). Sprawa jest o tyle dotkliwa, co i niejasna. Sąd co prawda podjął uchwałę, poparł ją bardzo szerokim, rewolucyjnym i logicznym uzasadnieniem, niemniej skutki, jakie mogą wyniknąć dla firm transportowych i kierowców są kolosalne, żeby nie powiedzieć-nieprzewidywalne.

19 listopada 2008 roku Sąd Najwyższy podjął uchwałę w składzie siedmioosobowym, której treść i uzasadnienie obracają o 180 stopni dotychczasowe formy wynagradzania kierowców.

Bez diet – nierentowny

Do tej pory większość firm transportowych wypłacała kierowcom podstawę wynagrodzenia plus diety, przy czym wysokość diet

stanowiła większą część całości wynagrodzenia. Dzięki temu zarówno firma transportowa jak i kierowca byli beneficjentami, albowiem zgodnie z przepisami dotyczącymi zobowiązań fiskalnych i ubezpieczeń społecznych, diety za podróże służbowe nie podlegają tym obciążeniom.

W konsekwencji kierowcy dostawali na rękę znacznie więcej niż w przypadku „zwykłego” wynagrodzenia za pracę lub premie. W 2008 roku Sąd Najwyższy dwukrotnie wypowiedział się w sprawach dotyczących diet. W marcu 2008 roku Sąd Najwyższy stwier-

dził, że pracownik, który nie posiada stałego miejsca pracy, gdyż jego obowiązki związane są z przemieszczaniem się po określonym obszarze, przebywa w podróży służbowej (sygn. akt I PK 230/07, niepublikowany). Tym samym potwierdził dotychczasową, korzystną praktykę.

Z kolei uchwałą z 19 listopada 2008 roku stoi na zupełnie odwrotnym stanowisku. Ta rozbieżność powoduje, iż większość przewoźników nie wie co powinna zrobić, aby z jednej strony ustrzec się od niepotrzebnych kar i wyrównań niezapłaconych składek i podatków,

Jest tylko kwestią czasu, gdy w którymś sądzie zawiśnie spór dotyczący diet, który nakaze uregulowanie zaległych kwestii podatkowych i składek ubezpieczeniowych.



a z drugiej strony utrzymać wynagrodzenie kierowców na niezmiennym poziomie. Wg wyliczeń przewoźników utrzymanie wynagrodzenia kierowcy na dotychczasowym poziomie (wynagrodzenie na rękę) przy zastosowaniu wymagań opodatkowania i „oskładkowania” wynagrodzenia w związku z uchwałą Sądu Najwyższego spowoduje, iż znaczna część firm stanie się nierentowna.

Incydentalne podróże służbowe

Sprawa, w której wypowiedział się Sąd Najwyższy, dotyczyła kierowcy, któremu w umowie o pracę jako miejsce świadczenia pracy wpisano „wszystkie kraje UE”. Z tego względu doszło do sporu dotyczącego podstawy wypłaty diet. Efektem sporu była uchwała

Sądu Najwyższego z 19 listopada 2008 roku, który orzekł, iż podróże służbowe, będące podstawą do wypłaty diet, powinny mieć charakter incydentalny, a umowa o pracę powinna odzwierciedlać faktyczne warunki pracy. Tym samym Sąd Najwyższy zaprzeczył jakoby kierowca, który przebywa za granicą przez wiele dni, a nawet tygodni, pozostawał w podróży służbowej, przez co nie należą mu się diety.

Sąd Najwyższy podważył także zapisy w umowach o pracę, które nie korelują z rzeczywistością, np. poprzez ujęcie miejsca świadczenia pracy jako siedzibę pracodawcy, podczas gdy z samego założenia charakteru pracy kierowcy wynika, iż nie pozostaje on ciągle w jednym miejscu. Z tego powodu Sąd Najwyższy dokonał przełomu w sposobie rozliczania i należności za podróże służbowe. Orzekając o incydentalnym charakterze podróży służbowych. Sąd Najwyższy wprowadził wiele wątpliwości dla firm i pracowników, których podstawą wykonywania pracy jest przemieszczanie się (mowa głównie o kierowcach i przedstawicielach handlowych).

Kto pierwszym pechowcem?

Przewoźnicy bardzo często pytają: „Od kiedy będzie obowiązywać ta uchwała? Czy ma ona moc powszechnie obowiązującą? Od kiedy i jak zmienić formę wynagradzania kierowców?”. O ile na dwa pierwsze pytania odpowiedź jest jasna i klarowna, o tyle na ostatnie pytanie nie ma jednoznacznej odpowiedzi. Uchwała Sądu Najwyższego, jako akt prawny, nie została wymieniona w art. 87 Konstytucji, przez co nie stanowi źródła prawa. Wydawać by się mogło, iż skoro nie stanowi źródła prawa i nie jest powszechnie obowiązująca (w polskim systemie prawnym, który nie jest oparty o common law, nie może być mowy o precedensach w rozumieniu prawa amerykańskiego czy angielskiego), to przewoźnicy nie

powinni się nią zbytnio przejmować. Niestety, pomimo tego, iż uchwała Sądu Najwyższego z 19 listopada 2008 roku jest ostatecznie wiążąca tylko dla Sądu w sprawie, w której zawiśł spór, jednak w praktyce zarówno strony postępowania jak i Sądy niższych instancji opierają się o orzeczenia i uchwały Sądu Najwyższego. Wiadomym jest, iż jeżeli powstanie spór o analogicznym stanie faktycznym i nawet Sąd pierwszej lub drugiej instancji orzeknie inaczej niż sprawę rozpatrzył Sąd Najwyższy w uchwale z 19 listopada 2008 roku, to jest wielce prawdopodobnym, że którąś ze stron postępowania wzruszy taki wyrok, powołując się na przedmiotową uchwałę Sądu Najwyższego. Dlatego też na pytanie, od kiedy obowiązuje przedmiotowa uchwała, odpowiedź brzmi: od 19 listopada 2008 roku.

Odpowiadając na drugie pytanie należy pamiętać, iż pomimo tego, że uchwała Sądu Najwyższego nie jest powszechnie obowiązująca (tak jak Konstytucja, ustawy, ratyfikowane umowy międzynarodowe oraz rozporządzenia etc.), to w praktyce ma bardzo duży wpływ na orzekanie Sądów. Dlatego też jest tylko kwestią czasu gdy w którymś sądzie zawiśnie spór dotyczący diet, który nakaże uregulowanie zaległych kwestii podatkowych i składek ubezpieczeniowych. Dlatego też nie warto czekać na „pierwszego pechowca”, który na własnej skórze przekona się, co tak naprawdę wniosła i zmieniła uchwała Sądu Najwyższego z 19 listopada 2008 roku.

Odpowiadając na trzecie pytanie, warto już teraz pomyśleć o zmianach dotyczących zatrudniania i wynagradzania kierowców. Pomimo tego, iż w kręgach prawniczych uchwała Sądu Najwyższego z 19 listopada 2008 roku oceniana jest jako rewolucyjna i niekorzystna (pod względem finansowym) dla pracodawców i pracowników,

to jest mało prawdopodobne aby uchwała siedmiu sędziów, w dodatku tak dobrze uzasadniona, mogła ulec zmianom.

Przygotuj się na zmiany

Jedno jest pewne, zmiany, które już obowiązują, a tylko z powodu (chwilowej) niewiedzy organów państwowych (Urzędów Skarbowych, Zakładu Ubezpieczeń Społecznych) nie są do końca respektowane, na zawsze odmieniły formę wynagradzania pracowników, których charakter pracy wymaga przemieszczania się. Pracodawcy nie powinni czekać na „potwierdzenie” tej uchwały. Sąd Najwyższy podjął uchwałę i nie zostanie ona już zmieniona. Biorąc pod uwagę, iż pracownicy będą bardzo mocno oponować przed rozliczaniem ich zarobków, tak jak wynika to z ogólnych przepisów, a firm transportowych po prostu nie będzie stać na tak ogromny wzrost obowiązków podatkowych i ubezpieczeniowych, jednego i klarownego wyjścia z tej sytuacji nie ma. Jest co prawda kilka sposobów na obejście w pewnej części kwestii opodatkowania i składek społecznych, ale nie będzie to tak korzystne jak do tej pory.

W firmach, które będą chciały (wraz z kierowcami) możliwie zmniejszyć swoje własne, a zarazem wspólne obciążenia fiskalne, możliwe są pewne ruchy, które ograniczą drastyczne zmiany związane z uchwałą Sądu Najwyższego z 19 listopada 2008 roku. Jednakże wprowadzenie tych zmian musi być odpowiednio przemyślane, przedyskutowane pomiędzy pracodawcami a pracownikami oraz mądrze, a przede wszystkim szybko wprowadzone w życie. Sama uchwała zbiegła się z bardzo trudnymi czasami dla branży transportowej, co dodatkowo potęguje jej negatywny wpływ na tę dziedzinę przedsiębiorczości.

■ Łukasz Chwalczuk
Kancelaria Prawna Iuridica
kancelaria@iuridica.com.pl

Sąd Najwyższy podjął uchwałę i nie zostanie ona już zmieniona.