

Jak rozliczać czas pracy, gdy właściciel firmy transportowej osobiście wykonuje przewozy?

Firmy transportowe, aby utrzymać się na rynku, muszą skutecznie zarządzać czasem pracy swoich kierowców, zarówno pod względem efektywności, jak i zgodności z przepisami. Jednak w przypadku, gdy właściciel firmy pełni również rolę kierowcy, pojawiają się pewne specyficzne kwestie związane z jego czasem pracy oraz obowiązkami formalnymi. Na co przedsiębiorca musi zwracać szczególną uwagę?

Na początek przypomnijmy – podstawę regulacji czasu pracy kierowców w transporcie drogowym stanowi rozporządzenie 561/2006 i właściciel firmy-kierowca powinien zrozumieć i przestrzegać wszystkich przepisów tego rozporządzenia.

Określa ono m.in. maksymalny czas prowadzenia pojazdu, minimalne długości przerw oraz odpoczynków.

Dbanie o przestrzeganie tych ograniczeń jest kluczowe dla zapewnienia bezpieczeństwa na drogach oraz uniknięcia potencjalnych kar i sankcji. Tutaj nie ma niespodzianek – właściciel firmy musi przestrzegać dokładnie tych samych zasad, co kierowca zatrudniony na etacie.

Jednym z największych ograniczeń w tym zakresie, do którego dąży się, aby wykorzystać maksymalnie, jest 90 godzin prowadzenia pojazdu w każdych dwóch tygodniach.

W praktyce, jeśli uda się tak zaplanować trasy, aby wykorzystać około 85 proc. z tego czasu, w ciągu miesiąca można przejechać 11–12 tys. km., w zależności od średnich uzyskiwanych prędkości. Trzeba jednak pamiętać, że szef zajmuje się nie tylko prowadzeniem pojazdu, ale poświęca też znaczną część czasu na prowadzenie i nadzorowanie firmy, a nie wszystko da się zrobić z szoferki.

Wpływa to na ograniczenie czasu, który może poświęcić na pracę jako kierowca. Zgodnie z art. 34 rozporządzenia UE 165/2014 wszelkie prace w sektorze transportowym lub poza nim powinny być oznaczone na tachografie jako „inna praca”.

| Nie tylko czas jazdy i odpoczynku

Ponadto, właściciel firmy-kierowca musi pamiętać o obowiązujących przepisach krajowych, dotyczących czasu pracy kierowców: przerwach po sześciu godzinach pracy, limicie czasu pracy w nocy, maksymalnym przeciętnym tygodniowym czasie pracy (średnio maksymalnie 48 pracy na tydzień) w 4-miesięcznym okresie rozliczeniowym, maksymalnie 60 godzinach pracy w pojedynczym tygodniu.

O ile reguły dotyczące kierowcy-przedsiębiorcy i kierowcy-pracownika są takie same, to różnice pojawiają się podczas kontroli.

W przypadku kierowców-przedsiębiorców, weryfikacji naruszeń czasu pracy można spodziewać się na drodze, podczas kontroli wykonywanej przez funkcjonariuszy ITD, natomiast w przypadku kierowców etatowych weryfikacja odbywa się głównie podczas kontroli PIP.

Warto zwrócić uwagę, aby właściciel wprowadził w swojej firmie zarządzenie o wprowadzeniu okresu rozliczeniowego (najlepiej 4-mc) oraz ustalił godziny nocne. Uniknięcie naruszeń czasu jazdy, odpoczynku oraz pracy jest kluczowe, aby uniknąć nie tylko kar finansowych, ale także nieplanowanych przestojów podczas wykonywania przewozów. Wykaz kar jest obszerny i znajduje się w załącznikach do ustawy o transporcie drogowym. Warto zwrócić uwagę na kary, które są przewidziane wyłącznie dla przedsiębiorcy-właściciela, np.:

5.19. Nieprowadzenie ewidencji czasu pracy, o której mowa w art. 25 ust. 1 i art. 26d ust. 1 i 2 ustawy o czasie pracy kierowców – za każdego kierowcę 1000 zł (przykład ewidencji czasu pracy dla przedsiębiorcy w treści artykułu)

5.20. Nieudzielenie przerwy, o której mowa w art. 13 ust. 1 ustawy o czasie pracy kierowców, kierowcom niepozostającym w stosunku pracy 300 zł (tzw. przerwa po 6-ciu godzinach pracy)

Oczywiście, kwestia dbania o przestrzeganie norm socjalnych dotyczy wszystkich firm transportowych, nie tylko jednoosobowych działalności. Jednak gdy kierowca jest jednocześnie właścicielem firmy, to on powinien przede wszystkim zadbać o zapobieganie naruszeniom. Nikt inny za niego tego nie zrobi.

Ewidencja czasu pracy oraz pobieranie danych z karty i z tachografu

Właściciel firmy-kierowca musi pamiętać o dotyczącej również niego konieczności regularnego pobierania danych z karty kierowcy (maksymalnie co 28 dni) oraz z tachografu (maksymalnie co 90 dni).

Pobieranie i weryfikacja tych danych da nie tylko wiedzę o przestrzeganiu i dostępności czasu pracy kierowcy, ale także pozwoli przygotować ewidencję, która w tym przypadku jest wymagana, zgodnie z art. 26d ustawy o czasie pracy kierowców.

Ewidencja ta, w przypadku kierowcy-przedsiębiorcy jest znacznie prostsza niż w przypadku pracowników zatrudnionych na umowę o pracę, gdyż wystarczy, żeby zawierała informacje o czasie jazdy i pracy w poszczególnych dniach wraz z podsumowaniem. Nie musi się odnosić do nadgodzin, liczenia godzin nocnych czy dyżurów.

Musi natomiast być przygotowana na podstawie danych z tachografu oraz przechowywana przez okres 2 lat. W przypadku zaistnienia kontroli, precyzyjne i uporządkowane dane będą kluczowe dla wykazania zgodności z przepisami.

Pakiet Mobilności i obowiązki związane z delegowaniem

Brak konieczności zgłoszenia delegowania do systemu IMI (www.postingdeclaration.eu) i rozliczania płac zagranicznych

Przykład prawidłowo sporządzonej ewidencji czasu pracy właściciela:

Rejestr czasu pracy								
Testowe								
Data od: 2023-06-01				Data do: 2023-06-30				
Data	Czas rozp.	Czas zakończ.	Godzin jazdy	Godzin innej pracy	Godzin dysp.	Godzin przerw w pracy	Razem godz. pracy	
Kierowca: D								
2023-06-01	Cz	04:03	17:50	09:53	00:07	-	03:47	10:00
2023-06-02	Pt	02:55	16:18	09:15	00:25	-	03:43	09:40
2023-06-03	Sb	-	-	-	-	-	-	-
2023-06-04	Nd	-	-	-	-	-	-	-
2023-06-05	Pn	04:13	17:27	09:47	00:12	-	03:15	09:59
2023-06-06	Wt	04:01	18:27	09:59	00:08	-	04:19	10:07
2023-06-07	Śr	04:00	16:13	08:37	00:16	-	03:20	08:53
2023-06-08	Cz	-	-	-	-	-	-	-
2023-06-09	Pt	-	-	-	-	-	-	-
2023-06-10	Sb	-	-	-	-	-	-	-
2023-06-11	Nd	-	-	-	-	-	-	-
2023-06-12	Pn	07:06	19:40	09:30	00:53	-	02:11	10:23
2023-06-13	Wt	06:42	19:35	09:20	00:32	-	03:01	09:52
2023-06-14	Śr	07:02	18:01	08:40	00:18	-	02:01	08:58
2023-06-15	Cz	04:00	16:07	08:40	00:26	-	03:01	09:06
2023-06-16	Pt	04:01	15:51	08:27	00:15	-	03:08	08:42
2023-06-17	Sb	-	-	-	-	-	-	-
2023-06-18	Nd	-	-	-	-	-	-	-
2023-06-19	Pn	04:30	18:55	08:18	00:49	-	05:18	09:07
2023-06-20	Wt	06:00	17:56	07:03	00:43	-	04:10	07:46
2023-06-21	Śr	06:01	19:28	09:34	00:33	-	03:20	10:07
2023-06-22	Cz	07:15	19:08	08:58	00:24	-	02:31	09:22
2023-06-23	Pt	03:57	16:04	08:47	00:25	-	02:55	09:12
2023-06-24	Sb	-	-	-	-	-	-	-
2023-06-25	Nd	-	-	-	-	-	-	-
2023-06-26	Pn	04:02	16:55	09:43	00:01	-	03:09	09:44
2023-06-27	Wt	04:02	16:28	08:46	01:06	-	02:34	09:52
2023-06-28	Śr	06:03	18:47	08:35	00:21	-	03:48	08:56
2023-06-29	Cz	04:54	17:08	08:35	00:56	-	02:43	09:31
2023-06-30	Pt	03:59	16:04	07:23	00:27	-	04:15	07:50
Podsumowanie miesiąca				177:50	09:17	-	66:29	187:07
				177:50	09:17	-	66:29	187:07

Źródło: archiwum autora

jest podstawowym elementem odróżniającym rozliczenie właściciela od pracownika. Dyrektywa o delegowaniu dotyczy wyłącznie pracowników, a więc właściciele są wyłączeni z obowiązków w niej zawartych. Dziwne byłoby przecież, żeby właściciel firmy był zmuszony do wypłacania sobie wynagrodzenia w określonej wysokości.



Źródło: Adobe Stock

Należy jednak zwrócić szczególną uwagę na różnicę między właścicielem firmy transportowej osobiście wykonującym przewozy a tzw. samozatrudnieniem.

Właściciel firmy-kierowca różni się znacznie od osoby pracującej w przedsiębiorstwie transportowym na zasadach tzw. samozatrudnienia. Właściciel firmy transportowej przede wszystkim posiada własną licencję transportową i to jego firma widnieje na listach przewozowych jako przewoźnik.

Natomiast samozatrudniony prowadzi własną działalność, nie ma jednak własnej licencji i nie świadczy usług transportu, a najczęściej usługi prowadzenia pojazdu na rzecz innej firmy. Na inne elementy rozróżniające właściciela firmy transportowej od samozatrudnionego zwracają uwagę obszernie wyjaśnienia Komisji Europejskiej w formie pytań i odpowiedzi.

Oprócz wskazania, do kogo należą narzędzia niezbędne do wykonania pracy, zwraca się tam uwagę na to, kto wydaje polecenia i kto planuje daną pracę.

Uwaga! W praktyce, jeśli kierowca nie jest właścicielem firmy transportowej, a jedynie świadczy usługi kierowania pojazdem, to zagraniczne służby kontrolne wymagają od niego zgłoszenia do IMI i wypłaty wynagrodzenia zgodnego z zagranicznymi normami dla przewozów typu *cross-trade* oraz kabotaży.

| Diety – inaczej niż na etacie

Właściciel firmy transportowej podczas wyjazdów w trasę w koszty może wliczać nie tylko rachunki za hotele, ale także diety – wliczone tak, jak przed wejściem zmian z zeszłego roku, ze stawek takich, jak wprowadzone dla innych pracowników w firmie.

Najczęściej stosuje się maksymalne kwoty z rozporządzenia, a te nie są małe, gdyż w Niemczech za jedną dobę to 49 euro, a np. we Francji już 55 euro. Dzięki temu można obniżyć podatki. Przypomnijmy, że w przypadku kierowców-pracowników nie wypłaca się już tzw. delegacji zagranicznych. Zostały zastąpione przez odpowiednie ulgi składkowo-podatkowe.

| Właściciel, a bez umowy nie pojedzie

Większość kierowców-właścicieli pracuje w oparciu o jednoosobową działalność gospodarczą. W takich przypadkach należy pamiętać, że w przypadku, gdy działalność prowadzona jest w formie spółki kapitałowej, np. spółki z o.o., prowadzenie pojazdu jako kierowca może wymagać zatrudnienia na podstawie odrębnej umowy – w takim przypadku akcjonariusz traktowany jest na zasadach identycznych jak kierowca-pracownik, nawet jeśli pełni także funkcję prezesa.

| Właściciel-kierowca, czyli człowiek wielozadaniowy

Właściciel ponosi przede wszystkim większe ryzyko materialne niż pracownik na etacie. Często ryzykuje swoim majątkiem, musi wywiązywać się z rzetelnej realizacji bieżącego zlecenia, ale także musi przeznaczyć czas na planowanie kolejnych tras, kontakt z klientami, obsługę administracyjną własnej firmy, rozwój przedsiębiorstwa, czy weryfikowanie rentowności.

Krótko pisząc – to człowiek orkiestra. Tymczasem przy obecnie obserwowanych trudnościach, z jakimi boryka się branża, nie dziwi obserwowany trend konsolidacyjny – większe firmy rozrastają się szybciej, choć nadal najczęściej jest przewoźników posiadających wyłącznie kilka pojazdów. Słyszymy o wielu przypadkach, w których mali przedsiębiorcy zamykają działalność, sprzedają pojazdy i zatrudniają się w innych firmach jako kierowcy. W przypadku, gdy firma ma już zatrudnionych kilku kierowców, zazwyczaj właściciel coraz rzadziej siada za kierownicą, gdyż właściwe zarządzanie przedsiębiorstwem wymaga poświęcenia więcej czasu.

Otoczenie prawne transportu zmienia się bardzo szybko, dlatego właściciel firmy powinien być także na bieżąco z nowościami i obowiązkami w poszczególnych krajach, w których wykonuje przewozy, a powyższy artykuł opisuje jedynie niektóre z obowiązków kierowcy-właściciela.

**Autor: Łukasz Tymbel, dyrektor ds. rozwoju
BRK SP. Z O.O. - BIURO ROZLICZEŃ KIEROWCÓW**

