

Transport na kołach a płatność „pod stołem”

data aktualizacji: 2025.03.08



Nielegalne praktyki wynagradzania nadal stanowią poważne trudności dla polskiego sektora transportowego. Jak wynika z najnowszego raportu TLP, aż 75 proc. firm działających na rynku spotyka się z wypłatami wynagrodzenia poza oficjalnym obiegiem. Zjawisko to znalazło się także na drugim miejscu w zestawieniu największych wyzwań, które stoją przed przewoźnikami.

Choć może wydawać się to jedynie kwestią rozliczeń, skutki sięgają znacznie dalej - od nierównej konkurencji, przez destabilizację rynku pracy, aż po konsekwencje podatkowe i wizerunkowe dla całej branży. Czy transport ma szansę uwolnić się od szarej strefy?

Oszczędność na wynagrodzeniach poprzez wypłaty „pod stołem” może wydawać się kuszącym rozwiązaniem dla firm transportowych, zwłaszcza w obliczu rosnących kosztów prowadzenia działalności. W rzeczywistości jednak takie praktyki to krótkowzroczna strategia, która może przynieść więcej strat niż korzyści. Przewoźnicy, którzy decydują się na nieoficjalne formy wypłat, narażają się na wysokie kary finansowe, konieczność uregulowania zaległych składek oraz utratę wiarygodności w oczach kontrahentów i instytucji kontrolnych. Pracodawcy, którzy uciekają się do nielegalnych praktyk w zakresie wynagrodzenia, są przede wszystkim narażeni na wysokie kary ze strony PIP, ZUS i US. W razie sprawdzenia mogą zostać zobowiązani do uregulowania wszystkich zaległych składek i podatków wraz z odsetkami.

- Oprócz wyżej wymienionych konsekwencji warto zaznaczyć, że w każdej chwili były pracownik może zgłosić roszczenia dotyczące zaległych wynagrodzeń, co często prowadzi do kosztownych procesów sądowych. Co więcej, od 2022 roku to pracodawca ponosi pełne konsekwencje podatkowe za wypłaty „pod stołem” - musi zapłacić zaległe składki i podatki bez możliwości ich zaliczenia do

kosztów uzyskania przychodu. W praktyce oznacza to znaczne obciążenie finansowe oraz ryzyko sankcji administracyjnych. Tutaj trzeba też podkreślić, że przewoźnicy często nie zdają sobie sprawy, że nawet jeśli pensje wypłacane w nieoficjalny sposób przez pewien czas wydają się korzystne, to w przypadku kontroli wszystkie te „oszczędności” mogą zamienić się w ogromne koszty - komentuje Mateusz Włoch, ekspert. ds. rozwoju i szkoleń, Inelo z Grupy Eurowag i dodaje, że dla firm transportowych kluczowa powinna być długofalowa stabilność. Wprowadzenie legalnych i przejrzystych rozliczeń nie tylko pozwala uniknąć kłopotów, ale też buduje zaufanie zarówno wśród pracowników, jak i partnerów biznesowych.

Inne konsekwencje nielegalnych praktyk

Problem wypłat “pod stołem” nie kończy się jedynie na sankcjach finansowych. Firmy, które nie prowadzą transparentnej polityki płacowej, tracą także wizerunkowo.

- Wielu przedsiębiorców nie zdaje sobie sprawy z tego, że uczciwe rozliczanie wynagrodzeń to nie tylko kwestia przestrzegania prawa, ale także sposób na zwiększenie stabilności finansowej firmy. Przedsiębiorstwa, które działają w pełni legalnie, mają większe szanse na długofalowy rozwój, lepszą współpracę z klientami i instytucjami finansowymi, a także na pozyskanie i utrzymanie doświadczonych kierowców. Branża transportowa już teraz zmaga się z rosnącymi kosztami i deficytem pracowników. Gdy do tego dochodzi jeszcze nieuczciwa konkurencja, działającym legalnie przewoźnikom jest coraz trudniej funkcjonować na rynku - podkreśla ekspert.

Prawidłowe rozliczanie pensji kierowców wymaga uwzględnienia kilku kluczowych składników, które wpływają na finalną kwotę wypłaty oraz należne składki i podatki. Obecne przepisy jasno określają, jakie elementy powinny wchodzić w skład płacy, a ich nieprawidłowe naliczenie może prowadzić do błędów rozliczeniowych i konsekwencji finansowych.

- Podstawą wynagrodzenia kierowcy jest płaca zasadnicza, określona w umowie o pracę lub umowie cywilnoprawnej. Do tego dochodzą dodatki za pracę w godzinach nocnych. Kolejnym ważnym elementem są wypłaty za nadgodziny oraz za dyżury. Do innych składników zaliczamy także premie czy dodatki stażowe. Powinny one być określone przez pracodawcę lub wynikać bezpośrednio z umowy. Co ważne, przy wyliczaniu wynagrodzenia kierowców w transporcie międzynarodowym należy uwzględnić wirtualne diety, które pozwalają obniżyć podstawę oskładkowania i opodatkowania pensji kierowców. Ich wysokość zależy od liczby dni spędzonych za granicą, a maksymalna ulga w składkach ZUS wynosi 60 euro dziennie, natomiast w podatku - 20 euro dziennie - komentuje Mateusz Włoch.

Nie można zapominać również o tym, że ważnym elementem pensji kierowców międzynarodowych są także dopłaty do płac zagranicznych, które wynikają z ujednoliconych zasad delegowania i obowiązku stosowania lokalnych stawek płacy oraz dodatków przysługujących w danym kraju. W niektórych państwach te dopłaty mogą znacząco podnieść wynagrodzenie kierowcy, jednak wciąż pozostają one częścią legalnych i oficjalnych rozliczeń.

Warto jednak zauważyć, że rzeczywiste wynagrodzenie kierowcy umawiane jest z nim często w oderwaniu od powyższych zasad np. na określoną kwotę netto za tzw. „dniówkę”. To prawidłowe rozwiązanie, o ile pamięta się o dwóch rzeczach, że rzeczywiste wypłacone wynagrodzenie powinno znajdować się na listach płac i być ujęte odpowiednio w składkach oraz podatku, a także nie być mniejsze niż wynagrodzenie wymagane umową z pracownikiem oraz obowiązującymi przepisami. Eksperti OCRK pomagają oszacować, porównać i prawidłowo naliczyć zarówno wynagrodzenie umówione z kierowcą, jak i to wymagane zgodnie z przepisami.

Odpowiednie rozliczanie wynagrodzeń

Przepisy wprowadzone trzy lata temu spowodowały, że struktura pensji kierowców międzynarodowych i krajowych uległa znacznym zmianom. Przy naliczaniu wypłaty kierowcy realizującego transport międzynarodowy należy uwzględnić m.in. wirtualne diety - tym samym wynagrodzenie to podlega innym zasadom oskładkowania i opodatkowania niż innych pracowników. Dzięki temu możliwe jest zoptymalizowanie kosztów pracy, ale wymaga to dokładnego rozliczania i znajomości aktualnych przepisów.

W przypadku kierowców krajowych sytuacja jest prostsza i nie zmieniła się znacząco w ostatnich latach - całość wypłaty podlega standardowym składkom i opodatkowaniu zgodnie z kodeksem pracy. Co więcej, kierowcom krajowym przysługują diety i ryczałty za nocleg, które wynoszą odpowiednio 45 zł za dobę oraz 67,5 zł za nocleg. A co w sytuacji, kiedy kierowca wykonuje zarówno przewozy krajowe, jak i międzynarodowe?

- W takim przypadku istotne jest odpowiednie rozliczenie wynagrodzeń w zależności od czasu spędzonego za granicą. Wówczas mogą obowiązywać zarówno ulgi podatkowe, wynikające z dni spędzonych poza Polską, jak i standardowe zasady rozliczania diet krajowych. Wiele firm nadal dokonuje tych obliczeń intuicyjnie, co zwiększa ryzyko błędów. Aby usprawnić ten proces, warto sięgnąć po specjalistyczne narzędzia do analizy czasu pracy kierowców, takie jak program 4Trans, który umożliwia automatyczne przeliczanie wynagrodzeń, uwzględniając wszystkie wymagane składniki. Dodatkowo przewoźnicy mogą skorzystać z doradztwa ekspertów OCRK, którzy zapewniają profesjonalne wsparcie w rozliczeniach. Dzięki temu firmy transportowe mogą uniknąć pomyłek i zagwarantować pełną zgodność z aktualnymi przepisami - podkreśla Mateusz Włoch.

Fot. Inelo

Źródło: <http://www.swiatopon.info/drukujpdf/arttykul/77442>