



PAKIET MOBILNOŚCI

ABC PRZEWOŹNIKA

Pakiet mobilności

Nowe zasady delegowania kierowców
do państw Unii Europejskiej (UE)
i naliczania ich wynagrodzeń

Kwiecień 2022



Leasing

SPIS TREŚCI

1. NOWE ZASADY DELEGOWANIA KIEROWCÓW DO PAŃSTW UNII EUROPEJSKIEJ (UE)	5
2. NOWE ZASADY ZGŁASZANIA DELEGOWANIA KIEROWCÓW DO PAŃSTW UNII EUROPEJSKIEJ (UE)	7
3. NOWE ZASADY NALICZANIA WYNAGRODZEŃ.	8



Piotr Gąska

Dyrektor Rynku
Transportu Ciężkiego

Szanowni Państwo,

przygotowaliśmy kolejne wydanie **ABC Przewoźnika**. Tym razem tematem przewodnim stał się **Pakiet Mobilności** – zestaw propozycji przepisów mających regulować transport drogowy w ramach Unii Europejskiej. Zmiany zaczęły obowiązywać od lutego 2022 roku, kolejne mają wejść w życie w następnych miesiącach tego roku i w latach 2024-2026.

Mam nadzieję, że materiał stanie się dla Państwa cennym źródłem informacji i odpowiedzią na pojawiające się pytania.

Z poważaniem,

Piotr Gąska

Dyrektor Rynku Transportu Ciężkiego w PKO Leasing



Pakiet Mobilności wprowadził wiele zmian dla branży transportowej. Komisja Europejska przyjęła bowiem korzystną dla przewoźników interpretację nowych przepisów, pomimo oporu niektórych państw członkowskich. Jednakże Pakiet Mobilności, w połączeniu z nowymi zasadami naliczania wynagrodzeń kierowców i zmianami w systemie podatkowym, stanowi prawdziwe wyzwanie dla branży transportowej w 2022 roku.

1. Nowe zasady delegowania kierowców do państw Unii Europejskiej (UE)

Kierowca wykonujący międzynarodowy transport drogowy będzie traktowany jak pracownik delegowany, któremu pracodawca będzie musiał wypłacić co najmniej płacę minimalną państwa przyjmującego.

Wyjątkiem są sytuacje, gdy kierowca:

- 1 Wykonuje międzynarodowy przewóz drogowy dwustronny (bilateralny) – z Polski do państwa członkowskiego/trzeciego lub z państwa członkowskiego/trzeciego do Polski.
- 2 W trakcie wykonywania międzynarodowego przewozu dwustronnego, wykona jeden przewóz typu cross-trade (operacja transportowa między państwami członkowskimi lub państwem członkowskim i państwem trzecim).
- 3 Wykona dwa przewozy typu cross-trade podczas przychodzącego (powrotnego) przewozu dwustronnego do Polski, o ile nastąpiły one po wykonaniu międzynarodowego przewozu dwustronnego wychodzącego, w trakcie którego nie wykonany został żaden przewóz typu cross-trade.
- 4 Przejeżdża przez państwa członkowskie tranzytem, tj. nie wykonuje żadnego załadunku lub rozładunku.
- 5 Wykonuje początkowy lub końcowy odcinek transportu kombinowanego, o ile ten odcinek drogowy sam w sobie stanowi międzynarodową operację dwustronną.

Jeżeli kierowca, podczas wykonywania międzynarodowego przewozu bilateralnego, wykona dwa przewozy typu cross-trade, a zgodnie z wyjątkiem uprawniony był do wykonania tylko jednego takiego przewozu – drugi przewóz typu cross-trade podlegać będzie pod zasady delegowania i Pakiet Mobilności (PM). Sytuacja będzie podobna w przypadku wykonywania przewozów kabotażowych lub cross-trade niezwiązanych z międzynarodowymi przewozami dwustronnymi.

WAŻNE!











Tylko w wymienionych obok punktach (punkty 1-5) Pakiet Mobilności nie znajdzie zastosowania.

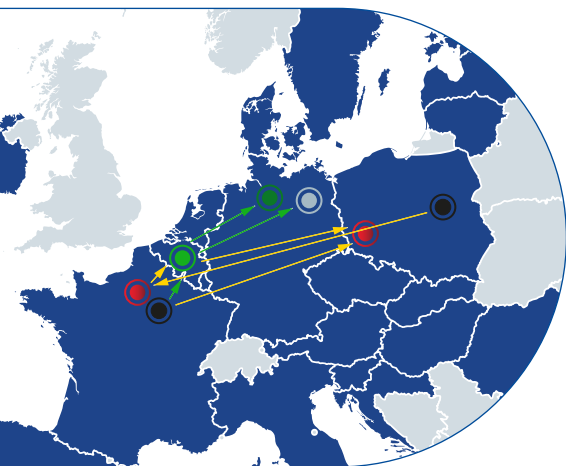
Kierowca nie będzie podlegał obowiązkowi zgłoszenia delegowania do systemu IMI i nie będzie konieczności wypłaty wynagrodzenia według przepisów państwa przyjmującego.



Przykłady

Legenda

-  Rozpoczęcie transportu i załadunek
-  Rozładunek i koniec transportu
-  Załadunek podczas pierwszej dodatkowej czynności
-  Rozładunek podczas pierwszej dodatkowej czynności
-  Załadunek podczas drugiej dodatkowej czynności
-  Rozładunek podczas drugiej dodatkowej czynności
-  Przewozy dwustronne
-  Dodatkowy przewóz objęty odstępstwem
-  Przewóz nieobjęty odstępstwem
-  Tranzyt /przejazd bez ładunku



Przewozy dwustronne

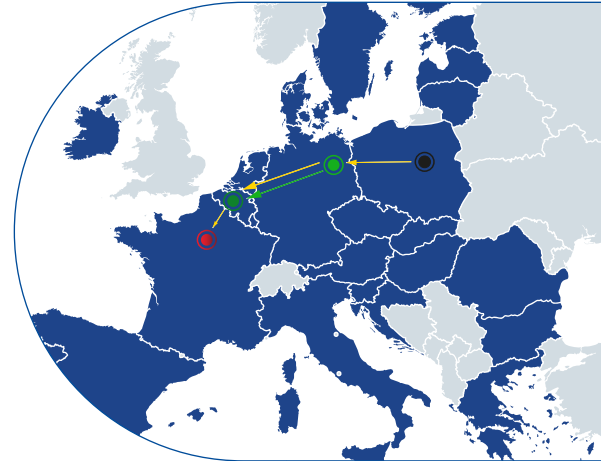
1

Polski kierowca ładuje towar w Warszawie z przeznaczeniem do Paryża (międzynarodowy przewóz dwustronny wyłączony spod PM). W drodze doładowuje towar w Berlinie z przeznaczeniem do Brukseli (przewóz typu cross-trade).

Kierowca wykonał międzynarodowy przejazd dwustronny, w trakcie którego wykonał jeden przejazd typu cross-trade objęty wyjątkiem.

Kierowca nie będzie pracownikiem delegowanym.

Nie znajdzie konieczność zgłoszenia delegowania w systemie IMI.



Przewozy typu cross - trade

2

Polski kierowca ładuje towar w Warszawie i rozładowuje w Paryżu (międzynarodowy przewóz dwustronny wyłączony spod PM). Następnie ładuje towar w Paryżu z przeznaczeniem do Wrocławia. W drodze doładowuje towar w Brukseli, który częściowo rozładowuje w Hamburgu, a częściowo w Berlinie (dwa przewozy typu cross-trade).

Kierowca wykonał międzynarodowy przewóz dwustronny, w trakcie którego nie wykonał żadnego przewozu typu cross-trade. Po zakończeniu międzynarodowego przewozu dwustronnego wychodzącego, kierowca wykonał bezpośrednio międzynarodowy przewóz dwustronnie przychodzący, w trakcie którego wykonał dwa

przejazdy typu cross-trade, objęte wyjątkiem.

Kierowca nie będzie pracownikiem delegowanym.

Nie znajdzie konieczność zgłoszenia delegowania w systemie IMI.



Przewozy kabotażowe i tranzyt

3

Polski kierowca ładuje towar w Warszawie i rozładuje w Paryżu (międzynarodowy przewóz dwustronny wyłączona spod PM). Następnie ładuje towar w Paryżu i rozładuje w Tuluzie (przewóz kabotażowy), gdzie ładuje towar z przeznaczeniem do Wrocławia (międzynarodowy przewóz dwustronny przychodzący). W drodze doładuje towar w Lyon z przeznaczeniem do Stuttgartu i Pragi (dwa przejazdy typu cross-trade).

Kierowca wykonał międzynarodowy przewóz dwustronny, w trakcie którego nie wykonał żadnego przejazdu typu cross-trade. Natomiast po zrealizowaniu

międzynarodowego przewozu dwustronnego wychodzącego, kierowca **nie wykonał bezpośrednio** międzynarodowego przewozu dwustronnego przychodzącego, gdyż pomiędzy tymi przejazdami wykonał kabotaż. Kierowca nie mógł zatem wykonać dwóch operacji typu cross-trade, objętych wyjątkiem.

Kierowca będzie pracownikiem delegowanym. Drugi przewóz typu cross-trade (Lyon-Praga) objęty będzie delegowaniem od momentu załadunku do momentu rozładunku (nie od momentu przekroczenia granicy do momentu opuszczenia

terytorium państwa). Kabotaż (Paryż-Tuluza) objęty będzie delegowaniem od momentu zakończenia operacji bilateralnej w Paryżu do momentu rozładunku towaru objętego kabotażem (nie z chwilą opuszczenia Francji). W Tuluzie bowiem kierowca podejmuje towar objęty międzynarodową operacją dwustronną przychodzącą.

Zajdzie konieczność zgłoszenia delegowania w systemie IMI (delegowanie do Francji i Czech).

Przejazd bez załadunku

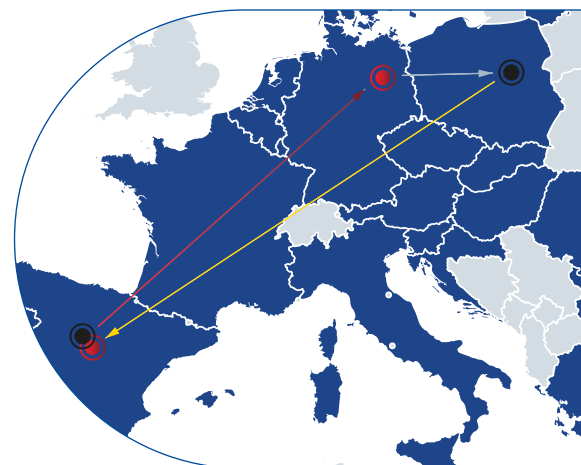
4

Polski kierowca ładuje towar w Warszawie i rozładuje w Madrycie (międzynarodowy przewóz dwustronny wyłączony spod PM). Następnie ładuje towar w Madrycie i rozładuje w Berlinie (przewóz cross-trade niezwiązany z przewozem dwustronnym), a następnie wraca bez załadunku do Polski.

Kierowca zrealizował międzynarodowy przewóz dwustronny, w trakcie którego nie wykonał żadnej operacji typu cross-trade. Natomiast po zrealizowaniu międzynarodowego przewozu dwustronnego wychodzącego, kierowca wykonał przewóz typu cross-trade (Madryt-Berlin), niezwiązany z przewozem dwustronnym.

Kierowca będzie pracownikiem delegowanym od momentu zakończenia międzynarodowego przejazdu dwustronnego wychodzącego (Warszawa-Madryt). Przejazd przez terytorium Francji będzie tranzytem i nie będzie podlegał pod delegowanie. Delegowanie zakończy się z chwilą rozładunku w Berlinie (nie z chwilą opuszczenia Niemiec). Przejazd bez ładunku z Berlina do Polski będzie traktowany jako podróż powrotna do kraju siedziby, wyłączona z obowiązku zgłoszenia delegowania.

Zajdzie konieczność zgłoszenia delegowania w systemie IMI (delegowanie do Hiszpanii i Niemiec).





2. Nowe zasady zgłaszania delegowania kierowców do państw Unii Europejskiej (UE)

Począwszy od 2 lutego 2022 roku zgłoszenia dotyczące delegowania kierowców w transporcie międzynarodowym powinny być dokonywane za pośrednictwem systemu IMI, który zastąpi systemy krajowe (np. SIPSI, MILOG, CLICLAVORO).

W systemie IMI należy umieścić następujące informacje:

- tożsamość przewoźnika – podstawą jest przekazanie numeru licencji wspólnotowej, w przypadku gdy ten numer jest dostępny;
- dane kontaktowe zarządzającego transportem lub innej osoby wyznaczonej w państwie członkowskim siedziby do kontaktów z właściwymi organami przyjmującego państwa członkowskiego, w którym świadczone są usługi oraz do przesyłania i otrzymywania dokumentów lub zawiadomień;
- tożsamość, adres zamieszkania oraz numer prawa jazdy kierowcy;
- data rozpoczęcia obowiązywania umowy o pracę kierowcy oraz właściwe dla niej prawo;
- przewidywana data rozpoczęcia oraz zakończenia delegowania;
- numery rejestracyjne pojazdów silnikowych;
- informacja, czy świadczone usługi transportowe dotyczą przewozu rzeczy, osób, są przewozem międzynarodowym czy kabotażowym.

WAŻNE!

Zgłoszenia można dokonać w języku polskim na okres maksymalnie 6 miesięcy. Nie ma już potrzeby tłumaczenia dokumentów na języki obce. Zniesiony został także obowiązek posiadania reprezentanta w kraju przyjmującym.



Podczas kontroli na drodze, wystarczy, że kierowca udostępni funkcjonariuszom jedynie:

- kopię zgłoszenia IMI (w wersji papierowej lub elektronicznej),
- listy przewozowe CMR,
- zapisy tachografu.

Kontrola w przedsiębiorstwie odbywać się będzie za pośrednictwem systemu IMI.

Państwo przyjmujące może zażądać przedłożenia dokumentów w ciągu 8 tygodni i nie powinno wymagać tłumaczeń tych dokumentów. Jeśli przewoźnik nie przedłoży w określonym terminie wymaganych dokumentów, o taką dokumentację zwróci się do pracodawcy właściwy polski organ. W tym przypadku, właściwy polski organ będzie musiał ją przedłożyć w systemie IMI w ciągu 25 dni.

WAŻNE!

Zespół Kancelarii Transportowej ITD-PIP opracował instrukcję logowania się do systemu IMI oraz zgłaszania kierowców. Instrukcja jest dostępna na stronie: <https://itd-pip.pl/instrukcja-zglaszania-kierowcow-do-imi/>

3. Nowe zasady naliczania wynagrodzeń

Wraz z wdrożeniem Pakietu Mobilności do krajowego porządku prawnego, nastąpiła zmiana ustawy o czasie pracy kierowców. Wprowadzono zmianę zasad naliczania wynagrodzeń kierowców międzynarodowych.

Nowe zmiany zakładają przede wszystkim:

- Brak możliwości wypłaty diet i ryczałtów w podróżach międzynarodowych.
- Rozliczanie podróży międzynarodowych, podobnie jak w przypadku pracowników delegowanych (pomniejszenie podstawy oskładkowania oraz opodatkowania o wartość „wirtualnych” diet).

§

Kierowca, wykonujący zadania służbowe w ramach międzynarodowych przewozów drogowych, nie będzie już w podróży służbowej w rozumieniu art. 77(5) § 1 Kodeksu pracy.

Do kierowcy wykonującego zadania służbowe w ramach międzynarodowych przewozów drogowych stosowane będą w zakresie ustalania podstawy wymiaru:

- 1 podatku dochodowego od osób fizycznych – przepisy dotyczące osób zatrudnionych w kraju i przebywających czasowo za granicą, o których mowa w art. 21 ust. 1 pkt 20 ustawy z dnia 26 lipca 1991 roku o podatku dochodowym od osób fizycznych;
- 2 składek na ubezpieczenie emerytalne i rentowe – przepisy wydane na podstawie art. 21 ustawy z dnia 13 października 1998 roku o systemie ubezpieczeń społecznych dotyczące pracowników zatrudnionych za granicą u polskich pracodawców.

W przypadku kierowcy wykonującego zadania służbowe w ramach międzynarodowych przewozów drogowych naliczane będą diety zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 29 stycznia 2013 roku w sprawie należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej, które następują:

- 1 Obniżają podstawę oskładkowania maksymalnie do wysokości prognozowanego przeciętnego wynagrodzenia (aktualnie 5.922,00 zł), o ile wynagrodzenie kierowcy jest wyższe niż przeciętne wynagrodzenie.
- 2 Obniżają podstawę opodatkowania o 30% wartości tych diet.

Powyższe założenia oznaczają, że rzeczywiste koszty zatrudnienia kierowcy wzrosną o kilkanaście procent.

W przypadku kierowców wykonujących krajowe przewozy drogowe **nic się nie zmienia**. Nadal będzie można naliczać i wypłacać diety i ryczałty.

Raport przygotował:

Marek Kliś
Radca prawny
Kancelaria Transportowa ITD-PIP