

Nieoskładkowane diety i ryczałty w pensji kierowców

Utworzono: piątek, 14, wrzesień 2018 11:29



Ponad jedna trzecia kierowców zarabia miesięcznie powyżej 6 tys. zł na rękę – wynika z badania „Zarobki kierowców zawodowych w Polsce 2018”. Na to składają się przede wszystkim diety i ryczałty, które są nieoskładkowane. Połowa kierowców zawodowych ma bowiem w umowie o pracę wpisaną kwotę do 2 tys. zł netto. Pojawiają się propozycje zmierzające do tego, by oskładkowane kwoty stanowiły znacznie większą część wynagrodzeń, ale może to zaszkodzić branży, a w rezultacie także samym kierowcom.

– Pojawiają się propozycje zmian i to zarówno ze strony związków zawodowych, jak i pracodawców. Niedawno pojawiła się też propozycja bezpośrednio z Ministerstwa Infrastruktury. Wszystkie sprowadzają się do tego, aby jak największą część zarobków kierowców ozusować i opodatkować – mówi Marcin Wolak z Transjobs.eu. – Należy jednak podchodzić do tego tematu bardzo ostrożnie, żeby nie spowodować nagłego uderzenia w branżę transportową.

Jak pokazał raport „Zarobki kierowców zawodowych w Polsce 2018”, średnie wynagrodzenie, jakie trafia do kieszeni zawodowego kierowcy, wynosi 5 032 zł na rękę. To o 232 zł więcej niż rok wcześniej i o blisko 1 750 zł (65 proc.) więcej niż średnia pensja w gospodarce narodowej. Według danych GUS przeciętne wynagrodzenie w drugim kwartale br. w gospodarce narodowej wyniosło 4 521,08 zł.

Jak podkreśla Marcin Wolak, należy jednak pamiętać o tym, że struktura wynagrodzeń kierowców jest dość specyficzna.

– Podstawa w przypadku 50 proc. zatrudnionych w tym zawodzie nie przekracza 2 tys. zł netto, a cała reszta jest wypłacana w dodatkach typu diety, ryczałty, które są nieoskładkowane, nieopodatkowane, co z kolei przekłada się na niższe wynagrodzenie chorobowe czy urlopowe – mówi Marcin Wolak.

Nieoskładkowane diety i ryczałty w pensji kierowców

Utworzono: piątek, 14, wrzesień 2018 11:29

Na największe zarobki mogą liczyć kierowcy pracujący w transporcie międzynarodowym. Za każdy dzień przebywania za granicą otrzymują około 50 euro diety. Jak pokazało badanie, ten dodatek otrzymuje 58 proc. zatrudnionych w branży w ogóle.

Taka struktura powoduje, że mają stosunkowo wysokie zarobki do zagospodarowania, ale jednocześnie negatywnie wpływa to na wysokość wynagrodzenia urlopowego czy wysokość przyszłej emerytury. Rodzi też problemy przy staraniu się o kredyt. Jak podkreślają autorzy raportu, dyskusja o sposobie wynagradzania kierowców jest potrzebna, ale trzeba brać pod uwagę nie tylko interes firm oraz zatrudnionych, lecz także całej – bardzo istotnej dla gospodarki – branży. Mogłaby ona utracić swoją konkurencyjność na europejskim rynku na rzecz firm z Rumunii czy ze Wschodu.

- Wielu przedsiębiorców nie udźwignęłoby tych kosztów – dodaje Marcin Wolak. – Spowodowałoby to na pewno bankructwa firm, które nie mają na tyle płynności finansowej, żeby zabezpieczyć nagłą zmianę. To by spowodowało, że na rynku pracy na pewno pojawiłoby się trochę więcej kierowców zawodowych, czyli można powiedzieć, że poradziłibyśmy sobie w ten sposób z problemem braku kierowców, ale znowu ucierpieliby kierowcy, bo przełożyłoby się to na pewno na spadek wynagrodzeń.

Do tej pory wynagrodzenia w branży raczej rosły. Podwyżki to jedna z metod przyciągnięcia do firmy pracowników, bo braki kadrowe w transporcie są znaczące. Większość przewoźników deklaruje, że w ich firmach na przestrzeni ostatnich trzech lat zarobki wzrosły i był to nawet wzrost dwucyfrowy.

Źródło: Newseria