



Krajowa Sekcja Transportu Drogowego NSZZ „Solidarność”

National Road Transport Section NSZZ „Solidarność”

Afiliowana w



03-734 Warszawa ul. Targowa 74

tel. +48 22 619 64 08 fax. +48 22 473 38 41

www.solidarnosc.org.pl/kstd e-mail: biuro.kstd@solidarnosc.org.pl

Warszawa, dnia 27 sierpień 2021r.

KSTD – 07/08/2021

Pan Andrzej Adamczyk
Minister Infrastruktury

Szanowny Panie Ministrze,

Prezydium Krajowego Sekretariatu Transportowców NSZZ Solidarność na wniosek Rady Krajowej Sekcji Transportu Drogowego NSZZ Solidarność przedstawia uwagi do projektu ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw.

W odpowiedzi na przesłany w dnia 27 lipca przez Ministerstwo Infrastruktury do zaopiniowania projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw przedstawiamy następującą ocenę;

Do najważniejszych zmian przedstawionych w projekcie a dotyczących zasad wynagradzania kierowców w transporcie krajowym i międzynarodowym odnieśliśmy się już w piśmie (znak KSTD 01/08/2021). Propozycję przedstawioną przez Ministerstwo uważamy za nieadekwatną do specyfiki wykonywania pracy przez kierowców zawodowych. Równocześnie podtrzymujemy swoje wielokrotnie wyrażane stanowisko, że obecny system wynagradzania jest oparty na wycisku kierowców co pokazywać będą niskie przyszłe emerytury a pokazują w chwili obecnej niskie zasiłki chorobowe czy wynagrodzenie podczas urlopu wypoczynkowego. Po raz kolejny apelujemy o konieczność prowadzenia dialogu społecznego i rozmów przed a nie po powstaniu tego typu projektów.

Natomiast co do innych zagadnień zawartych w projekcie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw KSTD ma wiele uwag w szczególności dotyczących czasu pracy kierowców, odpoczynku, wysokości kar i mandatów niewspółmiernych do popełnionego wykroczenia, źle ukierunkowanej odpowiedzialności za zdarzenia czy wręcz wypadki w ruchu drogowymi. W projekcie w większości przypadków za tego typu wykroczenia odpowiada kierowca. Odpowiedzialność za bezpieczeństwo na drodze musi być rzetelnie przeanalizowana i co najważniejsze solidarnie podzielona między pracodawcę i pracownika.

Naszym zdaniem pracownicy resortu Ministerstwa Infrastruktury odpowiedzialni za przedstawiony projekt poszli „na skróty” co było o tyle nieuniknione i do przewidzenia, ponieważ podczas prac nad projektem całkowicie pominięto obecność i udział przedstawicieli środowiska (reprezentacji pracodawców i pracowników). Naszym zdaniem cały ten projekt to jedno wielkie nieporozumienie. Należy ponownie przeanalizować kwestię kar, które w sposób nieproporcjonalny obciążają kierowcę (wszystkie kary od str. 21 z załącznika Nr 3 wynoszą od 5 tyś. do 15 tyś. w braku innego wskazania odpowiada kierowca), należy pamiętać, że zarządzający transportem to nie zawsze jest właściciel firmy, (to też może być pracownik) a kary zostały podniesione prawie 500%.

W sytuacji gdy pracodawca otrzymuje PN, BPN lub NN ma możliwość odwołania, procedura postępowania administracyjnego może zakończyć się oczyszczeniem przewoźnika a winą zostanie obciążony kierowca. Należy pamiętać, że sprawa w sądzie też może trwać latami a na kierowcę bardzo wysoka w stosunku do wynagrodzenia kara finansowa spada natychmiast łącznie z utratą prawa jazdy.

O ile w projekcie jest regulacja dotycząca karania kierowców za majstrowanie przy tachografie to brakuje solidarnej odpowiedzialności przewoźnika.

Wyjątkowo niejasny jest następujący przepis dotyczący zakazu uzależniania wynagrodzenia kierowcy od liczby przejechanych kilometrów lub szybkości dostawy: „Uzależnienie wynagrodzenia kierowcy od liczby przejechanych kilometrów, szybkości dostawy lub ilości przewiezionego ładunku, **jeżeli ich stosowanie mogłoby zagrażać bezpieczeństwu na drogach lub zachęcać do naruszenia przepisów rozporządzenia (WE) nr 561 2006.**”

Dalej nie jest jasne kiedy taka konstrukcja wynagrodzenia jest niedopuszczalna a tym samym de facto może być dalej stosowana. Przecież z definicji wynagrodzenie uzależnionej od liczby przejechanych kilometrów podświadomie zachęca do ścigania się na drodze, wyprzedzania na granicy bezpieczeństwa itp. Fakt, że pracownikowi raz czy dwa uda się przejechać bezpiecznie nie jest żadnym argumentem. Przepis w obecnej formie niczego nie wyjaśnia. Podkreślona część proponowanego przepisu winna zostać usunięta. Jeżeli nie usunięta to zmodyfikowana w taki sposób aby wynikała z niej jasna i nadająca się do zastosowania konstrukcja.

Reasumując wnosimy o pilną debatę nad projektem z udziałem środowiska na zwołanym posiedzeniu Trójstronnego Zespołu ds. Transportu Drogowego.

Z poważaniem

Za Radę KSTD NSZZ „Solidarność”

Sekretarz
Rady Krajowej Sekcji Transportu Drogowego
NSZZ „SOLIDARNOŚĆ”

Gerard Skroński

Przewodniczący
Rady Krajowej Sekcji Transportu Drogowego
NSZZ „SOLIDARNOŚĆ”

Tadeusz Kucharski