



# Krajowa Sekcja Transportu Drogowego NSZZ „Solidarność”

Afiliowana w



National Road Transport Section NSZZ „Solidarność”

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 6 sierpień 2021r.

KSTD – 01/08/2021

Pan Andrzej Adamczyk  
Minister Infrastruktury

*Szanowny Panie Ministrze,*

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 Krajowa Sekcja Transportu Drogowego NSZZ Solidarność przedstawia następującą ocenę sytuacji.

Jedną z najważniejszych zmian przedstawionych w projekcie jest zmiana zasad dotyczących wynagradzania kierowców w transporcie krajowym i międzynarodowym.

Zmiana ta polega na odejściu od koncepcji podróży służbowej utożsamianej z czasem pracy kierowców oraz obowiązkiem wypłacania przez pracodawcę diet i ryczałtów, które nie podlegają składce na FUS oraz nie stanowią podstawy do odprowadzania podatku dochodowego od osób fizycznych. Wnioskodawca wskazuje, że zmiany są spowodowane z jednej strony orzeczeniem TK z dnia 24 listopada 2016 r. K11/15 oraz wdrożeniem postanowień tzw. Pakietu Mobilności.

Krajowa Sekcja Transportu Drogowego NSZZ Solidarność z zadowoleniem dostrzega fakt, że po raz pierwszy od wielu lat Ministerstwo Infrastruktury wprost przyznaje, że obecna struktura wynagradzania kierowców jest głęboko niesprawiedliwa i krzywdząca dla kierowców co wynika z faktu, że większość ich wynagrodzenia (w znaczeniu ekonomicznym tego terminu) nie podlega składce na FUS tym samym bezpośrednio odbija się na wysokości zasiłku chorobowego, wysokości przyszłej emerytury (renty, renty rodzinnej) kierowców czy też wysokości wynagrodzenia otrzymywanego podczas urlopu wypoczynkowego. Jest to kwestia, na którą nasza Sekcja uporczywie zwracała uwagę przez ostatnią dekadę. Kompletny brak woli prowadzenia dialogu społecznego po stronie MI (czego symbolicznym dowodem jest czteroletni brak funkcjonowania Trójstronnego Zespołu ds. Transportu Drogowego) powodował, że głos związku zawodowego nie był wcześniej brany pod uwagę.

Równocześnie w propozycji przedstawianej przez MI – polegającej na koncepcji, że całość wynagrodzenia kierowcy będzie podlegać składce na FUS nie ma najmniejszego śladu analizy specyfiki pracy kierowców. Z tej specyfiki wynika, że osoby te ponoszą określone koszty związane z wyżywieniem, utrzymaniem higieny osobistej w trasie podczas wykonywania obowiązków pracowniczych. Koncepcja Ministerstwa jak wskazane jest w OSR spowoduje radykalne podniesienie pozapłacowych kosztów pracy. Rodzi się proste pytanie czy podstawowym celem proponowanych rozwiązań jest doprowadzenie do sytuacji, w której presja na samozatrudnienie doprowadzi do de facto likwidacji wykonywania pracy kierowcy w oparciu o stosunek pracy???

KSTD NSZZ Solidarność wielokrotnie przedstawiała swoją koncepcję w zakresie struktury wynagradzania kierowców proponując „świadczenie dla kierowcy”, którego rolą byłaby rekompensata ponoszonych kosztów przez kierowców - z natury rzeczy świadczenie to nie podlegałoby składce na FUS oraz podatkowi dochodowemu od osób fizycznych jako nie powodujące przysporzenia w majątku pracownika. Kwestią kluczową było i jest ustawienie właściwych proporcji pomiędzy częścią wynagrodzenia, która podlega składce i która jej nie podlega (w propozycji KSTD NSZZ Solidarność **robocza** nazwa tej części to „**świadczenie dla kierowców**”). Jest jasne, że wprowadzenie takich rozwiązań (w tym nowego rodzaju świadczenia) wymagałoby wspólnej pracy zarówno Ministerstwa Infrastruktury, Ministerstwa właściwego ds. finansów, Ministerstwa właściwego ds. pracy oraz Ministerstwa właściwego ds. ubezpieczeń społecznych. Niestety w propozycji z dnia 27 lipca 2021 nie znajdujemy nawet śladów jakiegokolwiek głębszej refleksji nad strukturą wynagradzania kierowców. I nie znajdujemy śladów jakiegokolwiek wspólnej analizy ze strony wskazanych Ministerstw. Zaproprowanie struktury wynagradzania kierowców zawodowych w postaci wskazanej w przedmiotowym projekcie jest przejawem w naszej ocenie kompletnej impotencji intelektualnej. W sytuacji, w której za kilka miesięcy wchodzi w życie Pakiet Mobilności a od orzeczenia TK minęło ponad 5 lat proponuje się rozwiązanie, którego wartość intelektualna jest równa zeru.

Jak wskazuje się w OSR koszty w 2022 r. dla pracodawców związane z zatrudnianiem kierowców wzrosną o 10 592 770 500, 00 PLN. Można założyć, że albo autorzy propozycji całkowicie świadomie zakładają, że nie wejdzie ona w życie albo są kompletnie niepoważni. Nie można myśląc racjonalnie zakładać tak skokowego wzrostu pozapłacowych kosztów pracy. Głównym skutkiem samej propozycji będzie zwiększenie presji na rozpoczynanie relacji z podmiotami prowadzącymi działalność gospodarczą. W sytuacji rozpoczynania działalności gospodarczej polski ustawodawca dopuszcza zwolnienie z odprowadzania składki na FUS a następnie okres, w którym składka może być odprowadzana od 30% minimalnego wynagrodzenia. Spowoduje to, że de facto sytuacja ubezpieczeniowa wielu kierowców pogorszy się w stosunku do obecnej. Jeżeli celem Ministerstwa jest doprowadzenie do sytuacji, w której docelowym modelem na rynku transportu

samochodowego są wyłącznie relacje B2B to trzeba mieć cywilną odwagę aby wprost taką koncepcję prezentować.

W ocenie Krajowej Sekcji Transportu Drogowego NSZZ Solidarność branża potrzebuje działań regulacyjnych w wielu obszarach. Potrzebuje przede wszystkim prawdziwego, efektywnego dialogu pomiędzy władzą publiczną, związkami zawodowymi i organizacjami pracodawców. Jest jasne, że wdrożenie Pakietu Mobilności (w jego licznych aspektach związanych z czasem pracy, zasadami wynagradzania itp.) będzie dużym wyzwaniem dla polskiej branży transportowej. Przez ignorancję i lekceważenie partnerów społecznych oraz wiarę w nadzwyczajną mądrość i własny profesjonalizm urzędnicy MI zmarnowali już zbyt dużo czasu, który mógł być poświęcony na rzeczową, merytoryczną dyskusję i wypracowanie zadawalających rozwiązań. Oczekujemy rzetelnego i uczciwego dialogu z Ministerstwem Infrastruktury na etapie wypracowywania założeń docelowych rozwiązań a nie opiniowania gotowych projektów aktów prawnych.

Krajowa Sekcja Transportu Drogowego NSZZ Solidarność w terminie wskazanym w piśmie dotyczącym opiniowania przedstawi całościowe uwagi do projektu dotyczące ogółu zagadnień w nim poruszonych.

Z poważaniem

Sekretarz  
Rady Krajowej Sekcji Transportu Drogowego  
NSZZ „SOLIDARNOŚĆ”  
  
Gerard Skroński

Przewodniczący  
Rady Krajowej Sekcji Transportu Drogowego  
NSZZ „SOLIDARNOŚĆ”  
  
Tadeusz Kucharski