



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.solidamosc.org.pl/kstd

e-mail: biuro.kstd@solidamosc.org.pl

KSTD – 07/03/2017

SEKRETARIAT PODSEKRETARZA STANU
Jerzego Szmita

2017 -03- 2 2

Warszawa, dnia 20 marzec 2017r.....

TD

INFRASTRUKTURA I BUDOWNICTWA

2017 -03- 2 1

Nr.

BEZPOŚREDNIO

Pan Jerzy Szmit
Podsekretarz Stanu
Ministerstwo Infrastruktury
i Budownictwa

Paweł Czerniel

Szanowny Panie Ministrze,

Rada KSTD zwraca się do Pana Ministra Przewodniczącego Trójstronnego Zespołu ds. Transportu Drogowego o wzięcie pod uwagę naszego uzasadnienia i propozycji zmian nie tylko w ustawie o czasie pracy kierowców jak również pochyleniem się nad rozwiązaniem problemu zaistniałego po orzeczeniu Trybunału Konstytucyjnego.

Przez ostatnie kilka lat obserwujemy stopniowy spadek rentowności firm transportowych zajmujących się przewozem osób i rzeczy zarówno w transporcie krajowym jak i międzynarodowym spowodowany w dużej mierze brakiem kontroli, nadzoru, przestrzegania i egzekwowania istniejących przepisów regulujących dostęp do zawodu przewoźnika, stosowania minimalnych standardów socjalnych, pracy, płacy itp. Totalny bałagan i poczucie bezkarności doprowadziło, że dostęp do rynku stał się powszechny, bez żadnych ograniczeń, braku zachowania jednakowych, uczciwych standardów prowadzenia działalności gospodarczej. Powyższa sytuacja stworzyła warunki do stosowania praktyk nieuczciwej konkurencji, a które w konsekwencji zapoczątkowały dumping cenowy i socjalny.

Rada KSTD NSZZ „Solidarność” od wielu lat podnosi problem kierowców zawodowych permanentnie przebywających w podróży służbowej, wskazując te najbardziej istotne, dokuczliwe i najczęściej występujące negatywne zjawiska zgłaszane przez kierowców:

- ponad 80% kierowców pracuje w oparciu o minimalne wynagrodzenie, które uzupełniane jest dietami i ryczałtami, które z kolei stanowią $\frac{3}{4}$ wypacanej gratyfikacji.

Taki system świadczenia powoduje:

- **bardzo niskie świadczenia emerytalne i rentowe,**
- **bardzo niskie wynagrodzenie urlopowe,**
- **ogromne straty dla Funduszu Ubezpieczeń Społecznych.**

(należy podkreślić, że nikt nie zadał sobie trudu dokonania szacunków wielkości strat dla FUS wynikających z obecnego systemu pozwalającego na stosowanie takiego wynagrodzenia gdzie większość nie podlega składce na ubezpieczenia społeczne).

- 45 lat pracy (lata pracy wymagane do przejścia na emeryturę) mając za wyżywienie chińskie **zupki i konserwy** za kierownicą w kabinie, która służy za hotel, kuchnię, miejsce pracy i wypoczynku, jazda ponad normy czasu pracy, **brak środków** na utrzymanie codziennej higieny osobistej, na potrzeby fizjologiczne, pralnię, środków na gorące posiłki i godnych warunków do codziennych odpoczynków, praca w non stop zmieniających się warunkach drogowych, atmosferycznych, temperaturowych (plus, minus) na przestrzeni kilometrów, praca, która naszym zdaniem kwalifikuje się do **zaliczenia jej do warunków szczególnych lub o szczególnym charakterze.**

Rada Krajowej Sekcji Transportu Drogowego NSZZ „Solidarność” będzie się domagać od Ministra Infrastruktury i Budownictwa odpowiedzialnego za transport drogowy, Ministra Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej oraz Ministra Finansów zrewidowania istniejących przepisów dotyczących tego sektora. Chcemy stworzyć warunki i przepisy, które będą zmierzały do wyeliminowania z rynku nierzetelnych przewoźników, firm pośredniczących w nieuczciwym zatrudnianiu kierowców, likwidacji firm tzw. „skrzynek pocztowych – letter-box”. Należy doprowadzić do sytuacji, w której firmy transportowe będą konkurowały między sobą jakością świadczonych usług a nie kosztem pracownika.

Rada Krajowej Sekcji Transportu Drogowego NSZZ „Solidarność” domaga się rozwiązań systemowych (zapisów ustawowych) dotyczących płacy minimalnej, minimalnych świadczeń pozwalających na prawidłowe funkcjonowanie w czasie wykonywania zleconych zadań przewozowych, poprawy warunków pracy i odpoczynku kierowców zawodowych, regularnych powrotów do domu i maksymalnego czasu przebywania w tzw. „podróży służbowej”. Obecne warunki pracy w dużej mierze można porównać z nowoczesnym niewolnictwem. Szczegóły dotyczące proponowanych wysokości płacy minimalnej i stałych dobowych dodatków przedstawiamy w załączeniu.

Nadmienić należy, że kierowców w transporcie międzynarodowym pracuje według różnych szacunków od 500 do 600 tysięcy a w transporcie krajowym ponad 1.500.000 natomiast braki na rynku pracy w zawodzie kierowcy to około 50 tysięcy.

Utrzymywanie się opisanej na wstępie sytuacji i braku jej rozwiązania doprowadzi do jeszcze większego odejścia ludzi od zawodu kierowcy, napływ taniej siły roboczej co zwiększy pogłębiające się bezrobocie lub doprowadzi do nie kontrolowanej reakcji kierowców w dążeniu do poprawy swoich warunków pracy i życia.

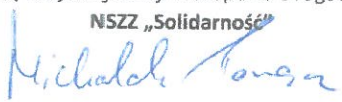
Z poważaniem
Za Radę KSTD

Sekretarz
Rady Krajowej Sekcji Transportu Drogowego
NSZZ „SOLIDARNOŚĆ”

Gerard Skroński

Przewodniczący
Rady Krajowej Sekcji Transportu Drogowego
NSZZ „SOLIDARNOŚĆ”

Tadeusz Kucharski

Zastępca Przewodniczącego
Rady Krajowej Sekcji Transportu Drogowego
NSZZ „Solidarność”

Tomasz Michalak

Do wiadomości:

1.
Bogdan Kubiak
Przewodniczący Krajowego
Sekretariatu Transportowców
NSZZ „Solidarność”.
2.
Katarzyna Zimmer-Drabczyk
Biuro Eksperckie, Dialogu
i Polityki Społecznej.
3.
A/a

W załączeniu:

1. Załącznik/Stnowisko.



(załącznik)

Stanowisko Nr 1 /03/2017
Krajowej Sekcji Transportu Drogowego NSZZ „Solidarność”

Rada Krajowej Sekcji Transportu Drogowego NSZZ „Solidarność” stoi na stanowisku, że określenie wysokości płacy minimalnej dla kierowców zawodowych transportu krajowego i międzynarodowego oraz wysokości dobowych dodatków kompensacyjnych niezbędnych do normalnego funkcjonowania w czasie wykonywania zleceń transportowych powinna być zapisem ustawowym.

Po pierwsze postulujemy likwidację art. 21a oraz art. 2 pkt 7 w ustawie o czasie pracy kierowcy, które twarzą nienaturalną i nieprawidłową zasadę utożsamienia pracy kierowców z instytucją podróży służbowej. Konsekwencją wskazanego postulatu byłby fakt, że kierowcy NIE przysługiwałyby świadczenia związane z podróżą służbową (diety i ryczałty).

Struktura wynagradzania kierowców składałaby się z dwóch podstawowych składników: wynagrodzenia (oraz dodatków takich jak przykładowo dodatek za prace w godzinach nadliczbowych) i dobowego dodatku kompensacyjnego.

Dobowy dodatek kompensacyjny nie podlegałby składce na ZUS oraz nie byłby od niego oprowadzany podatek dochodowy od osób fizycznych. Podstawowym celem zmiany modelu składników wynagrodzenia jest zmiana proporcji części wynagrodzenia, od której odprowadzana jest składka na ubezpieczenie emerytalne i rentowe i części wynagrodzenia, która takiej składce nie podlega. W obecnej sytuacji prawnej i faktycznej większa część wynagrodzenia kierowcy nie podlega składce na ZUS, co powoduje przyszłe ekstremalnie niskie świadczenia emerytalne, tragicznie niskie świadczenia rentowe, ekstremalnie niskie świadczenia chorobowe.

Wprowadzenie dobowego dodatku kompensacyjnego związane jest ze specyfiką pracy kierowcy, który ponosi liczne koszty związane z charakterem pracy takie jak: koszty posiłków, prania odzieży, utrzymania higieny osobistej poza miejscem zamieszkania itp.. Do specyfiki pracy kierowcy należy zaliczyć także fakt dyskomfortu związanego ze spaniem w kabinie samochodu.

Podsumowując wskazujemy, że postulowane przez nas zmiany (wprowadzenie ustawowej płacy minimalnej oraz dobowego dodatku kompensacyjnego) wymagają zmian w ustawie o czasie pracy kierowców a także ustawach regulujących zasady odprowadzania składki na FUS czy regulujących podatek dochodowy od osób fizycznych.



Płaca minimalna dla kierowców w międzynarodowym transporcie drogowym powinna dochodzić do poziomu zbliżonego dla kierowców państw zachodniej Europy etapowo tak, aby nie było to zbyt dużym obciążeniem dla pracodawców. Proponujemy:

- Od 1 lipca 2017r. rok płaca brutto 5500 zł plus stały dodatek dobowy za każdy dzień przebywania poza granicami kraju bez względu na kraj (UE) od 45 do 50 EURO.
- Od 1 lipca 2018r. rok płaca brutto 6500 zł plus stały dodatek dobowy za każdy dzień przebywania poza granicami kraju bez względu na kraj (UE) od 35 do 40 EURO.
- Od 1 lipca 2019r. rok płaca brutto 7500 zł plus stały dodatek dobowy za każdy dzień przebywania poza granicami kraju bez względu na kraj (UE) od 25 do 30 EURO.

Płaca minimalna dla kierowców w krajowym transporcie drogowym powinna dochodzić do poziomu zbliżonego dla kierowców międzynarodowego transportu drogowego etapowo tak, aby nie było to zbyt dużym obciążeniem dla pracodawców. Proponujemy:

- Od 1 lipca 2017r. rok płaca brutto 3500 zł plus stały dodatek dobowy za każdy dzień przebywania poza siedzibą firmy od 80 do 120 zł.
- Od 1 lipca 2018r. rok płaca brutto 4500 zł plus stały dodatek dobowy za każdy dzień przebywania poza siedzibą firmy od 80 do 120 zł.
- Od 1 lipca 2019r. rok płaca brutto 5500 zł plus stały dodatek dobowy za każdy dzień przebywania poza siedzibą firmy od 80 do 120 zł.

Konkretna wysokość dobowego dodatku kompensacyjnego, mieszcząca się w widełkach określonych przez ustawodawcę określona będzie w układzie zbiorowym pracy, regulaminie wynagradzania a w sytuacji, gdy u pracodawcy nie ma u.z.p. ani nie dotyczy go obowiązek wydania regulaminu wynagradzania w indywidualnej umowie o pracę.

Pracownikowi/kierowcy przysługiwałyby także dodatki i składniki wynagrodzenia wynikające z Kodeksu Pracy w tym dodatek za pracę w godzinach nadliczbowych, nocnych oraz składniki i dodatki według obowiązujących w firmach wewnętrznych/zakładowych regulaminach wynagradzania, ZUZP i innych porozumień.