



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 23 lutego 2015r.

KSTD-07/02/15

**Pani
Maria Wasiak
Minister Infrastruktury i Rozwoju**

Szanowna Pani Minister,

W odpowiedzi na propozycję zmian do ustawy o czasie pracy kierowców oraz propozycję wprowadzenia rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie szczegółowych wymagań dla kabiny pojazdu umożliwiających nocleg, Rada Krajowej Sekcji Transportu Drogowego NSZZ „Solidarność” wnosi następujące zastrzeżenia i uwagi.

1. Zaniepokojenie strony związkowej wzbudza brak jakiegokolwiek odniesienia do postulatu strony związkowej dotyczącego określenia płacy minimalnej dla kierowców w tym kierowców transportu międzynarodowego. W ocenie strony związkowej tylko taka regulacja pozwoli zwalczać patologię, jaką jest szeroka skala wypłacania części wynagrodzeń „pod stołem” bez składki na ubezpieczenie społeczne i podatku dochodowego. Są to praktyki, którymi ofiarami są kierowcy (przyszłe niższe emerytury) i społeczeństwo jako całość. Widzimy pilną potrzebę kompleksowej debaty na temat zasad wynagradzania kierowców. **Świadczenia kompensacyjne (diety czy ryczałty) nie powinny zastępować klasycznego wynagrodzenia. Równocześnie jednak proponowane zmiany prawne nie mogą prowadzić do pogorszenia ekonomicznej sytuacji kierowców i ich rodzin.**
2. Zwracamy także uwagę, że proponowane rozwiązania podtrzymują fikcję prawną, że normalna praca kierowcy transportu międzynarodowego lub krajowego oznacza znajdowanie się w podróży służbowej. W naszej ocenie trzymanie się przez ustawodawcę takiego rozwiązania będzie w przyszłości generować kolejne niejasności prawne i rozbieżności. Problemy te będą wynikały z faktu, że podróż służbowa pracownika (polecenie jej odbycia ma charakter wyjątkowy, następuje raz na jakiś czas, pracownik spędza w podróży służbowej relatywnie krótki okres czasu) ma się

nijk do sposobu świadczenia pracy przez kierowców. **W naszej ocenie obecny moment jest właściwy do odrębnego i wyczerpującego uregulowania świadczeń kompensacyjnych dla kierowców w sposób adekwatny do specyfiki wykonywania przez nich pracy.** W tym miejscu zaznaczamy, że zaproponowana wysokość diety (bez wprowadzenia płacy minimalnej dla kierowców) jest nie do zaakceptowania. Nie budzi wątpliwości, że spożycie 3 pełnowartościowych posiłków za kwotę 20 euro jest niemożliwe w większości państw europejskich.

3. Odnosząc się do koncepcji zdefiniowania kabiny, w której odpoczynek nocny nie upoważniałby do otrzymywania ryczałtu zwracamy uwagę, że niezależnie od przyjęcia takiej koncepcji (która wzbudza nasze wątpliwości) sama propozycja takiego zdefiniowania kabiny wzbudza zastrzeżenia dotyczące bezpieczeństwa i higieny pracy. W propozycji wskazuje się, że kabina taka powinna łącznie spełniać trzy cechy: zapewniać bezpieczeństwo osoby z niej korzystającej, dostateczną swobodę ruchu oraz łatwy i bezpieczny dostęp. Dalsze propozycje zaprzeczają przyjętym założeniom.
 - a. Pierwsze zastrzeżenie wzbudza dopuszczalny poziom hałasu. Proponowany dopuszczalny poziom hałasu (podczas odpoczynku) to 60 dB(A) - jest to poziom hałasu porównywalny z pracą odkurzacza. Retorycznym jest pytanie, kto może spokojnie zasnąć i odpocząć przy włączonym odkurzaczu? Punktem odniesienia powinien być poziom 40 dB, a więc poziom hałasu generowanego przez szmery domowe.
 - b. Drugie zastrzeżenie dotyczy temperatury – minimalna temperatura ma wynosić 15 stopni C. Należy przypomnieć, że dopuszczalna minimalna temperatura przy lekkich pracach biurowych to 18 stopni (Rozporządzenie w sprawie ogólnych przepisów bhp). Temperatura 15 stopni nie zapewnia możliwości swobodnego przebrania się w odzież do spania i nie zapewnia komfortowego snu.
 - c. Poważne zastrzeżenie dotyczy niewprowadzenia parametrów wentylacji oraz wilgotności. Są to parametry, które w dużym stopniu przesądzają o prawidłowości procesów fizjologicznych układu oddechowego a co za tym idzie wpływają na komfort snu.
 - d. Zwracamy uwagę, że całą koncepcję definiowania kabiny pojazdu umożliwiającej nocleg należy ponownie przeanalizować pod kontem ergonomii pracy - art. 6 pkt 2 szczególnie podpunkt a, d i g Dyrektywy Rady 89/391/ EWG z 12 czerwca 1998 r.

Należy po raz kolejny odwołać się do zapisu **art. 8 pkt 8 Rozporządzenia nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r.** w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego) - Jeżeli kierowca dokona takiego wyboru, dzienne okresy odpoczynku i skrócone tygodniowe okresy

odpoczynku poza bazą można wykorzystywać w pojeździe, o ile posiada on odpowiednie miejsce do spania dla każdego kierowcy i pojazd znajduje się na postoju. **Proponowane przez polskiego legislatora zmiany w obowiązujących aktach prawnych powodują, że wybór miejsca spędzenia odpoczynku dziennego i tygodniowego skróconego staje się iluzoryczny.** Wzbudza to wątpliwości, co do zgodności tych propozycji z w/w Rozporządzeniem.

z wyrazami szacunku
za Radę KSTD

Sekretarz
Rady Krajowej Sekcji Transportu Drogowego
NSZZ „SOLIDARNOŚĆ”

Gerard Skroński

Przewodniczący
Rady Krajowej Sekcji Transportu Drogowego
NSZZ „SOLIDARNOŚĆ”

Tadeusz Kucharski

Do wiadomości:

Minister Pracy
i Polityki Społecznej,
Przewodniczący Sejmowej
Komisji Infrastruktury,
Główny Inspektor Pracy,
Centralny Instytut
Ochrony Pracy,
ITF, ETF, EKZZ