



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 22 marzec 2017r.

Szanowna Pani

Marianne Thyssen

Komisarz ds. zatrudnienia, spraw społecznych,
umiejętności i mobilność pracowników.

Szanowna Pani Komisarz,

Krajowa Sekcja Transportu Drogowego NSZZ „Solidarność” pilnie przygląda się dyskusji wokół propozycji zmian dyrektywy 96/71/WE dotyczącej delegowania pracowników w ramach świadczenia usług (Dz.U. UE L z dnia 21 stycznia 1997 r.). Cieszy nas stanowisko Komisji potwierdzające, że dyrektywa o delegowaniu pracowników obejmuje wszystkie sektory gospodarki w tym transport, za wyjątkiem transportu morskiego. Dochodzą też do nas sygnały, że Komisja Europejska dokonuje obecnie przeglądu przepisów drogowych i przygotowuje propozycje szczegółowych zmian do powyższej dyrektywy. Reprezentujemy polskich kierowców zawodowych i chcielibyśmy przedstawić Pani podstawowe problemy polskiego kierowcy aby projektowane zmiany uwzględniały również specyficzne warunki pracy polskiego kierowcy, które różnią się od warunków pracy naszych zachodnich kolegów i koleżanek.

Najpoważniejszy problem z jakim mamy w Polsce do czynienia wiąże się z faktem, że kierowca odbywa zagraniczne wyjazdy w ramach podróży służbowej. Co do zasady do kierowców stosowane są przepisy ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (t.j. Dz. U. z 2012 r. poz. 1155 z późn. zm.). Regulują one jednak tylko kwestie czasu pracy, a nie kwestie wynagrodzeniowe, dlatego posiłkowo stosowane są przepisy polskiego Kodeksu Pracy o podróżach służbowych w rozumieniu art. 77⁵ Kodeksu Pracy. Przepis ten stanowi, że pracownikowi wykonującemu na polecenie pracodawcy zadanie służbowe poza miejscowością, w której znajduje się siedziba pracodawcy, lub poza stałym miejscem pracy przysługują należności na pokrycie kosztów związanych z podróżą służbową. Te należności określają postanowienia układu zbiorowego pracy, regulaminu wynagradzania

lub umowy o pracę bądź bezpośrednio rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 29 stycznia 2013 r. w sprawie należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej. (Dz. U. poz. 167). Zgodnie z tym rozporządzeniem (§ 2) z tytułu podróży zagranicznej, odbywanej w terminie i miejscu określonym przez pracodawcę, pracownikowi przysługują:

- 1) diety;
- 2) zwrot kosztów: a) przejazdów, b) dojazdów środkami komunikacji miejscowej, c) noclegów, d) innych niezbędnych udokumentowanych wydatków, określonych lub uznanych przez pracodawcę odpowiednio do uzasadnionych potrzeb.

Jednocześnie, w myśl Kodeksu pracy dieta za dobę podróży służbowej poza granicami kraju nie może być niższa niż dieta z tytułu podróży służbowej na obszarze kraju, a ta wynosi 30 złotych PL, czyli około 7 EUR za dobę podróży.

Oburza nas fakt, że do kierowców stosowany jest Kodeks pracy i przepisy rozporządzenia które nie pasują do pracy kierowcy w transporcie międzynarodowym. To są przepisy tworzone z myślą o pracownikach biurowych i innych nie mobilnych pracownikach. To niedopasowanie do branży transportowej powoduje negatywne konsekwencje socjalno-ekonomiczne. Kierowca spędza około 20 godzin w pojeździe łącznie z wypoczynkiem. Nadzór nad za i wyładunkiem bądź bezpośrednio podczas za i wyładunku towaru to kolejne godziny. Wynagrodzenie podstawowe od którego pobierane są składki na emeryturę

i ubezpieczenia zdrowotne wynosi 2.000 tys. złotych miesięcznie brutto. Dodatkowe 5.000-7.000 tysięcy złotych kierowca może otrzymać w dietach ale od tej kwoty nie są pobierane składki. To oznacza, że kierowca otrzyma niższą emeryturę oraz otrzyma tylko płacę podstawową 1500 złotych netto gdy będzie chory lub pójdzie na urlop.

Krajowa Sekcja Transportu Drogowego NSZZ „Solidarność” gotowa jest wspierać Komisję Europejską w rozwiązywaniu problemów kierowców transportu międzynarodowego. Prosimy jednak o uwzględnianie polskiej specyfiki. Przykładowo, dochodzą nas informacje, że jedna z propozycji, o której dyskutuje się w Komisji Europejskiej jest taka, by przepisy dyrektywy o delegowaniu w tym płacowe stosować do kierowców od kolejnego np. 7, 9 dnia podróży. Przy takim rozwiązaniu polski kierowca bardzo straci. Biorąc pod uwagę, że zgodnie z przepisami przedsiębiorca może wypłacić kierowcy **za dobę** podróży służbowej tylko 30 złotych PL (**około 7 EUR**), a np. po przekroczeniu granicy Niemiecki pracownik otrzymuje aż 8,70 EUR **za godzinę pracy**.

Podsumowując, popieramy rozwiązania dla branży transportu międzynarodowego opierające się na dyrektywie 96/71/WE dotyczącej delegowania pracowników w ramach świadczenia usług ale prosimy aby projektowane zmiany nie pogłębiały różnic płacowych.

Jednocześnie wzywamy do podjęcia zdecydowanych działań na szczeblu UE w celu wyeliminowania dyskryminacji kierowców w poziomie płac ze względu na przynależność państwową na europejskim rynku przewozów. Zgodnie z art. 18 i 45 ust. 1-2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej zakazana jest wszelka dyskryminacja ze względu na przynależność państwową w zakresie zatrudnienia, wynagrodzenia i innych warunków pracy.

W ostatnich latach tysiące profesjonalnych kierowców z Polski pracowało na stałe w krajach zachodnioeuropejskich, na minimalnych zarobkach z kraju pochodzenia, wielokrotnie niższych niż poziom płac w zachodnich państwach członkowskich. Dzisiaj dyskryminacja płac jest jednym z głównych źródeł narastającego niezadowolenia wśród naszych kierowców, zastanawiamy się dlaczego - w socjalnej Europie praw i traktatów chroniących prawa pracownicze – polscy kierowcy podczas wykonywania pracy we Francji lub Belgii mają płacone polskie wynagrodzenie, podczas gdy kierowca z Francji, Belgii wykonujący tę samą pracę na tym samym terenie ma wynagrodzenie kilkakrotnie wyższe. Akceptowanie, tolerowanie czy wręcz dopuszczanie do dyskryminacji narusza Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, przepisy dotyczące delegowania pracowników oraz jego przepisy wykonawcze w odniesieniu do rozporządzenia Rzym I. Wydaje się też, że należy mieć na uwadze ochronną funkcję prawa Unii wyrażoną chociażby w kontekście transportu drogowego w wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z dnia 15 marca 2011 r. w sprawie Koelzschsa C-29/10.

Nierównością i niesprawiedliwością byłoby zdaniem KSTD gdyby Polak miał otrzymywać przez kilka dni przejazdu przez Niemcy **7 EUR** diety **dziennej** za dobę podróży (stawka polska), a nie 8,70 EUR **za każdą godzinę** pracy (stawka niemiecka).

2 wyrazami szacunku


Za Radę KSTD NSZZ „S”

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