



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

OŚWIADCZENIE

Rozporządzenie MPiPS w zakresie delegacji służbowych jest ukierunkowane na pracowników administracyjnych, którzy swoje podróże odbywają incydentalnie i to jest wyrównanie strat w kosztach utrzymania. Zarówno dieta jak i ryczałt jest ustalony na pewnym poziomie do którego nikt nie rości pretensji a przynajmniej nie słyhać, żeby ktoś kwestionował wysokość tych kwot. Za niedogodności związane z przebywaniem poza domem pracownikowi należą się pieniądze.

Dlaczego kierowca ma być dyskryminowany tym bardziej, że przebywa permanentnie w podróży służbowej i niedogodności są zdecydowanie większe? Już sama podróż odbywa się w zdecydowanie mniej komfortowych warunkach. Kierowca spędza około 20 godzin w jednym i tym samym pomieszczeniu pozostałe 4 godziny to jest praca związana z odprawą dokumentów, nadzór nad za i wyładunkiem towaru, przygotowaniem pojazdu, zamknięciem, otwarciem itp. itd.

Taki warsztat pracy (jeść, spać, pracować) regenerować siły do codziennej pracy przez kilka tygodni a niejednokrotnie i kilka miesięcy. Za 1680zł brutto miesięcznie (ponad 70% umów) to jest niewolnictwo, żeby nie nazwać tego bardziej dosadnie. Możemy się zgodzić na pracę bez diet i ryczałtów jeżeli pracodawcy zgodzą się podnieść płacę zasadniczą i będą wliczyć wszystkie dodatki do wynagrodzenia i od tego zapłacą podatki. Przecież nasi kierowcy wykonują tą samą pracę co kierowcy z zachodnich firm transportowych a nawet lepiej, sprawniej i szybciej. Miesięczne zarobki kierowców na zachodzie (Szwecja, Holandia, Włochy, Norwegia, Belgia od 12 do 15 tys zł, Anglik, Francuz 15 do 18 tys. zł) oczekujemy propozycji, jesteśmy skłonni iść na kompromis – możemy się dogadać pod warunkiem, że będziemy chcieli chcieć a nie udawać, że chcemy. Związki Zawodowe są gotowe wspierać pracodawców w rozwiązywaniu ich problemów z porządkowaniem przepisów regulujących transport drogowy, działalności transportowej, embargiem ect.

W odniesieniu do propozycji wariantowej przedstawionej przez Ministerstwo Infrastruktury o uregulowaniu diet i ryczałtów to skłaniamy się za wariantem, w którym przewidziano „należności związane z podróżą służbową” zapisać w ustawie o czasie pracy kierowców oraz zobowiązano ministrów do określenia wysokości tych należności w rozporządzeniu. Ten wariant porządkuje rynek krajowy oraz zagraniczny i to ministrowie będą się tłumaczyć z dyskryminacji kierowców jeżeli zaproponują niższe kwoty niż obecnie obowiązujące.

Już dziś kierowcy zawodowi pozbawieni są możliwości uzyskania emerytury zapewniającej godziwą egzystencję. W większości zatrudnieni na najniższej krajowej a diety i należności za nocleg nie są objęte składkami na ubezpieczenia społeczne to spowoduje, że w przyszłości będą stanowić najbiedniejszą grupę społeczną i obciążać system socjalny państwa. Państwa, które dziś powinno zabezpieczyć egzystencje setek tysięcy obywateli, powinno wyrazić zdecydowany sprzeciw dalszemu obniżaniu wynagrodzeń kierowców. Pod wpływem lobby transportowego rząd ma faworyzować jedną grupę zawodową, znaleźć sposób i podjąć działania mające przeciwdziałać skutkom wyroków m.in. Sądu Najwyższego, który widzi w kierowcach obywateli równych wobec prawa a nie jedynie narzędzie do generowania zysków dla zachłannych i chciwych pracodawców mających za nic interes obywateli jak i całego państwa.

Oczekujemy rozwiązań systemowych dla transportu drogowego może nawet pochylenia się nad propozycją złożoną przez Ministra Rynasiewicza - stworzenia układu zbiorowego dla tego sektora (przewoźnicy/pracodawcy sprzeciwiają się takim rozwiązaniom).

Uważamy, że powinniśmy równocześnie rozmawiać o ustaleniu płacy minimalnej dla kierowców zawodowych krajowych i międzynarodowych. Przyjmując, że płaca minimalna dla pracownika (administracja) przy około 170 godzinach na miesiąc wynosi 1680zł, kierowca średnio ma tych godzin 270 więc płaca minimalna dla kierowcy w kraju nie powinna być mniejsza niż 2680zł a kierowcy międzynarodowego 3680 zł. Zryczałtowana kwota dodatku z tytułu diety i ryczałtu za nocleg łącznie w krajowym transporcie drogowym powinna wynosić około 90 zł a w międzynarodowym około 70 EUR.

Minimum 45 lat pracy za kierownicą w kabinie, która służy kierowcy za mieszkanie, hotel, kuchnię, miejsce pracy i wypoczynku, mając za wyżywienie chińskie zupki i konserwy, przy braku środków na dostęp do urządzeń umożliwiających utrzymanie codziennej higieny osobistej oraz zwykłych ludzkich potrzeb fizjologicznych to mamy nowoczesne niewolnictwo. Trzeba jeszcze pamiętać, że kierowcy zawodowi to nie tylko mężczyźni.

Ci ludzie jeżeli dożyją do emerytury to nie dość, że będziemy im dopłacać do emerytury to jeszcze będziemy ich leczyć z chorób jakich się nabawili wykonując pracę w warunkach nie godnych człowieka.

Warszawa, dnia 12 listopada 2014

Sekretarz
Rady Krajowej Sekcji Transportu Drogowego
NSZZ „SOLIDARNOŚĆ”

Gerard Skroński

Przewodniczący
Rady Krajowej Sekcji Transportu Drogowego
NSZZ „SOLIDARNOŚĆ”

Tadeusz Kucharski