



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, 9 czerwca 2016r.

KSTD – 02/06/16

Pan Bogdan Kubiak
Z-ca Przewodniczącego
Komisji Krajowej
NSZZ „Solidarność”

Rada Krajowej Sekcji Transportu Drogowego NSZZ „Solidarność” zwraca się do Prezydium KK NSZZ „Solidarność” o wyrażenie stanowczego sprzeciwu wobec działań polskiego rządu na forum międzynarodowym. Rząd Polski ulegając wpływowi lobby transportowego działa na szkodę pracowników sektora transportu drogowego i Państwa Polskiego.

Jesteśmy zaskoczeni i oburzeni wystąpieniem Pana Ministra Infrastruktury i Budownictwa Andrzeja Adamczyka na ostatnim posiedzeniu Rady Unii Europejskiej ds. Transportu, Telekomunikacji i Energii w Luksemburgu.

Wypowiadanie się w imieniu pracowników/kierowców, że właściwie to nie mają co narzekać ponieważ jak powiedział Pan Minister „Wynagrodzenia w naszych firmach transportowych wypłacane naszym kierowcom nie ustępują wysokością wynagrodzeniom naszych zachodnich kolegów” jest skandalem zwłaszcza, że związki zawodowe od wielu lat przedstawiają odmienny pogląd, a rzeczywisty poziom wynagrodzenia kierowców to rząd wielkości 500 Euro (roczne zeznanie podatkowe).

Wypłacane diety i ryczałty (jeżeli w ogóle są wypłacane) nie stanowią składnika wynagrodzenia a więc nie są oskładkowane, ozusowane, ani opodatkowane. Od kilku lat bezskutecznie domagamy się rozwiązań systemowych dla transportu drogowego nie znajdując partnera do dyskusji zarówno po stronie rządu jak i pracodawców. Anarchia panująca w tym sektorze jest na rękę przewoźnikom, którzy po raz kolejny wymuszają dodatkowe przywileje i dalszą liberalizację przepisów.

Na każdym spotkaniu z przedstawicielami resortu infrastruktury, na posiedzeniach sejmowej komisji infrastruktury w obecności bardzo licznej reprezentacji pracodawców i związków pracodawców prezentujemy więc odmienne od nich stanowisko protestując przeciwko karygodnie niskim płacom i warunkom socjalnym kierowców. Nie powinno być zatem zaskoczeniem dla Pana Ministra Adamczyka istnienie rozbieżności w tej materii między pracownikami a pracodawcami. W tych okolicznościach prezentowanie stanowiska polskiego rządu na forum międzynarodowym sprzecznego ze stanowiskiem związków zawodowych jest tym bardziej zaskakujące, że nikt z resortu transportu nie zadał sobie trudu by zasięgnąć opinii w przedmiotowej sprawie z przedstawicielami pracowników przed wyjazdem na tak ważne posiedzenie.

Ponad 70% kierowców w Polsce jest zatrudnionych na poziomie płacy minimalnej (1850 zł), to oznacza, że tyleż jest wynagradzanych niezgodnie z prawem tj. na procencie od frachtu lub stawce za kilometr. Są to pieniądze wypłacane „pod stołem” czyli z pominięciem ZUS i budżetu państwa (szara strefa).

W Polsce znaczący rozwój firm szedł głównie w kierunku inwestycji w tabor (ilość i jakość). Jest to pozytywne ale temu rozwojowi **nie towarzyszyła** inwestycja w pracownika i jego

wynagrodzenie. W okresie prosperity pracodawcy „zapomnieli” podzielić się w niewielkim stopniu swoim zyskiem z pracownikiem (przeznaczając od 1% do 2% z zysku na podwyżkę płac) stąd taka przepaść w zarobkach między wschodem a zachodem Europy. Gdyby podwyżki płac odbywały się corocznie to dzisiaj różnica w zarobkach byłaby minimalna. Przytoczone przykłady są swoistym zaprzeczeniem argumentacji przewoźników, że ich nie stać na wyższe płace dla kierowców i wyższy standard socjalny wskazując różnice w poziomie gospodarczym wschód/zachód Europy. Taka argumentacja, biorąc powyższe pod uwagę jest kompletnie nieuzasadniona i nieuprawniona, a już na pewno nie w sektorze transportu.

Pogorszenie sytuacji w transporcie drogowym, nie licząc obecnych zawirowań (Rosja, Ukraina), nastąpiło na własne życzenie zdecydowanej większości przewoźników, którzy będąc pod wpływem utrzymującej się świetnej koniunktury dwóch poprzednich dekad i szybkich zysków zapomnieli o przyszłości. Zabrakło wyobraźni, nie przewidzieli tak szybkiego nasycenia rynku firmami transportowymi, przez co boom skończył się szybciej niż oczekiwali.

Przez ostatnie kilka lat obserwujemy stopniowy spadek rentowności firm transportowych spowodowany brakiem przestrzegania, nadzoru, kontroli i egzekwowania istniejących przepisów regulujących dostęp do zawodu przewoźnika, respektowania minimalnych standardów socjalnych, płacy itp. Kompletny bałagan i poczucie bezkarności spowodowało, że dostęp do rynku stał się powszechny, bez żadnych ograniczeń, wymogu stosowania jednakowych uczciwych standardów prowadzenia działalności, stosowania minimalnego poziomu warunków socjalnych, pracy, płacy etc.

Rada KSTD domaga się pilnej interwencji w powyższej sprawie oraz zorganizowania spotkania z przedstawicielami resortu infrastruktury przy udziale członków Prezydium Komisji Krajowej.

Z poważaniem
Za Radę KSTD