



18/00446/SEK/JSB

Warszawa dnia 17.05.2018 r.



Pan
Marek Chodkiewicz
Podsekretarz Stanu
Ministerstwo Infrastruktury
Warszawa

Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce przedstawia następujące stanowisko do **projektu ustawy o zmianie ustawy o czasie pracy kierowców**, zaprezentowanego na posiedzeniu Trójstronnego Zespołu ds. Transportu Drogowego, które odbyło się w dniu 21 grudnia 2017 r.

Propozycja zmian w ustawie o czasie pracy kierowców przygotowana przez ówczesne Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa obejmuje dwie zasadnicze grupy zagadnień. Pierwsza grupa zagadnień związana jest z zmianami w systemie wynagradzania kierowców, będąca konsekwencją wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 24.11.2016 r. – sygn. K 11/15 i wcześniejszych wyroków sądów powszechnych. Druga grupa zagadnień związana jest z pozostałymi kwestiami mającymi charakter doprecyzowujący lub dostosowujący do przepisów UE, a także będących następstwem dezyderatu sejmowej Komisji ds. Petycji oraz postulatów związków zawodowych.

Z uwagi na powyższe, przygotowane stanowisko ZMPD zostało podzielone na dwie części.

Cześć I – projektowane zmiany w zakresie zmiany systemu wynagradzania kierowców.

Zaproponowana przez resort transportu zmiana zasad wynagradzania kierowców polega na odejściu od pojęcia podróży służbowej, zdefiniowanej w ustawie o czasie pracy kierowców. Oznaczałoby to, że kierowca wykonując zadanie służbowe polegające na kierowaniu pojazdem ciężarowym w ramach wykonywania przewozu drogowego, nie będzie w podróży służbowej. To z kolei uniemożliwi pracodawcom - stosowaną od wielu lat - wypłatę nieopodatkowanych i nieozusowanych należności na pokrycie kosztów związanych z wykonywaniem zadania służbowego. W celu realizacji tego zamierzenia proponuje się uchylenie w ustawie o czasie pracy kierowców w art. 2 pkt 7 (zawierającego definicję podróży służbowej) oraz art. 21a (przepisu odsyłającego w zakresie należności z tytułu podróży służbowej do przepisów Kodeksu Pracy). W zamian za to, zaproponowano rozwiązanie polegające na dodaniu w art. 26 nowego ustępu, w myśl którego do kierowców będą miały zastosowanie ogólne zasady stosowane wobec wszystkich pracowników zatrudnionych

ZRZESZENIE MIĘDZYNARODOWYCH PRZEWOŹNIKÓW DROGOWYCH W POLSCE

/ Association of International Road Transport Carriers in Poland
Członek IRU / International Road Transport Union member

w Polsce i delegowanych do wykonywania pracy poza granicami kraju. Pracownikom delegowanym – co do zasady - nie wypłaca się diet i ryczałtów z tytułu podróży służbowej, natomiast wysokości równowartości tych kwot mogą być przedmiotem odliczeń od przychodów kierowcy. Istotną różnicą proponowanego rozwiązania jest również to, że podstawą wymiaru składek na ubezpieczenie społeczne dla pracowników delegowanych jest przychód, który nie może być niższy od kwoty odpowiadającej prognozowanemu przeciętnemu wynagrodzeniu miesięcznemu w gospodarce narodowej w danym roku kalendarzowym. W roku 2018 kwota ta wynosi 4443 zł, a zatem jest to kwota ponad dwukrotnie wyższa od obowiązującej w Polsce płacy minimalnej tj. 2.100 zł stanowiącej podstawę do wyliczania składek ubezpieczeniowych oraz zaliczek na podatek dochodowy.

Na potrzebę odrębnego uregulowania zasad wynagradzania kierowców wskazał Trybunał Konstytucyjny, stwierdzając w uzasadnieniu wyroku z dnia 24.11.2016 r. – sygn. K 11/15, że uregulowanie należności na pokrycie kosztów związanych z wykonywaniem przez kierowców pracy w permanentnej podróży wymaga stworzenia odrębnych przepisów dla tej grupy pracowników, uwzględniających w sposób rzeczywisty specyfikę ich pracy.

W projektowanym art. 26 ust. 2 ustawy, zaproponowano aby w zakresie zasad naliczania podstawy wymiaru składek na ubezpieczenia społeczne oraz podstawy wymiaru podatku dochodowego od osób fizycznych, do kierowców stosować odpowiednie przepisy odnoszące się do delegowania pracowników w ramach świadczenia usług. Rozwiązanie to miałyby zastosowanie tylko i wyłącznie do kierowców wykonujących transport międzynarodowy. W przypadku kierowców wykonujących przewozy w transporcie krajowym zastosowanie miałyby ogólne krajowe przepisy.

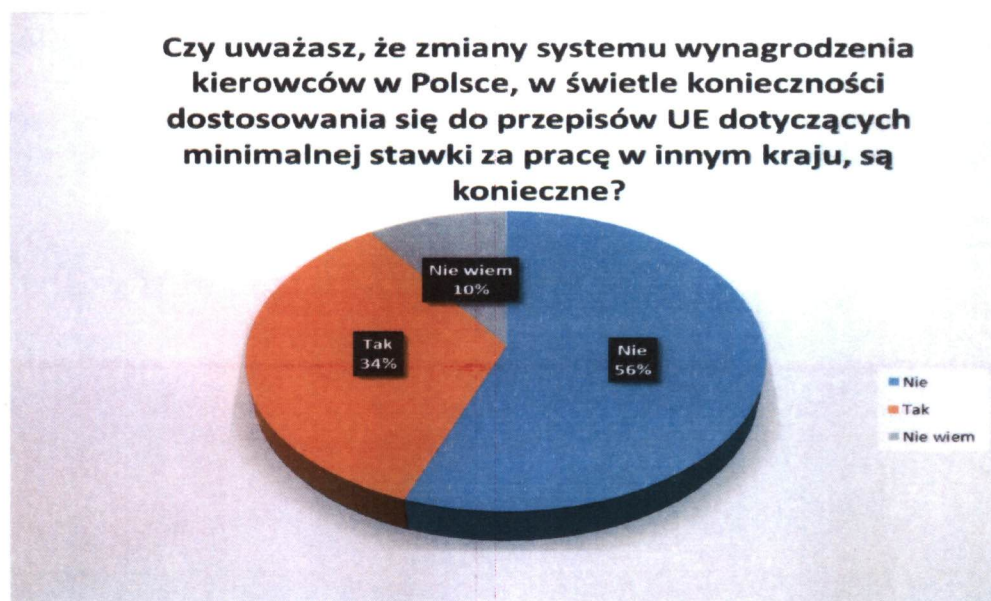
Z analiz ekonomicznych dokonanych przez ZMPD przy współpracy z firmą zajmującą się rozliczaniem czasu pracy i wynagrodzeń kierowców, wynika, że wzrost kosztów pracy, przy zastosowaniu proponowanego rozwiązania, może wynieść od 1000 zł do 2600 zł na jednego kierowcę. Uzależnione jest to od kwoty wynagrodzenia zasadniczego i pozostałych składników do tego wynagrodzenia, a także wysokości ustalonych w firmie należności z tytułu podróży służbowych, tj. diet i ryczałtu za nocleg. Szczegóły zawarte w poniższej tabeli.

Modele wynagradzania	Wynagrodzenie (brutto) 2900zł + min. diety + ryczałty	Wynagrodzenie (brutto) 2100zł + min. diety + ryczałty	Wynagrodzenie (brutto) 2900zł + pełne diety + ryczałty	Wynagrodzenie (brutto) 2100zł + pełne diety + ryczałty
Kierowca „na rękę”	5 252,19 zł	4 695,00 zł	8 487,19 zł	7 935,00 zł
Koszt pracodawcy wg obowiązujących przepisów	6 657,69 zł	5 692,81 zł	9 897,69 zł	8 932,81 zł
Koszt pracodawcy wg proponowanych przepisów	7 630,08 zł	6 950,89zł	12 465,78zł	11 500,91zł
Różnica	972,39 zł	1 258,08 zł	2 568,09	2 568,10
Różnica +%	15%	22%	26%	29%

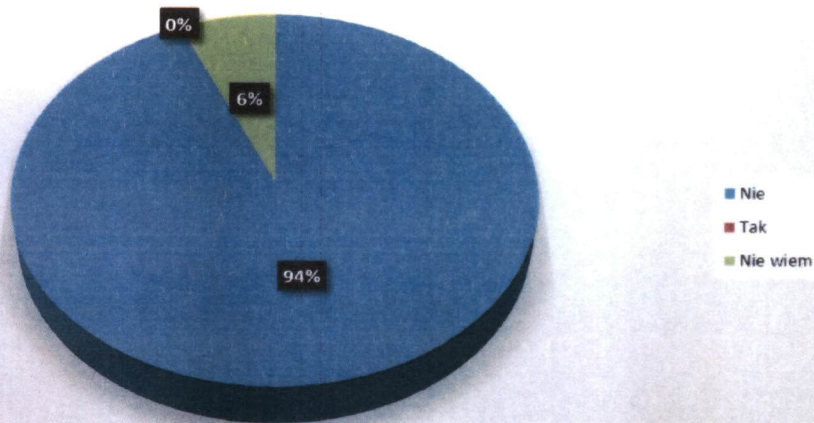
Dla przedsiębiorców oznaczałoby to radykalny wzrost kosztów funkcjonowania firm transportowych, średnio na jednego kierowcę od 15 do 30 %. Przy obecnej rentowności usług transportowych, sytuacja ta mogłaby doprowadzić do eliminacji polskich przewoźników z rynku europejskiego, a w najgorszym wypadku w ogóle do zaprzestania prowadzenia tej działalności przez znaczącą część firm. Należy bowiem pamiętać, że większość firm transportowych w Polsce, to firmy rodzinne, prowadzone przez osoby fizyczne i dysponujące zaledwie jednym lub kilkoma pojazdami.

Projektowane zmiany będą miały zatem istotny wpływ ekonomiczny na funkcjonowanie firm transportowych. Zważywszy na powyższe, ZMPD przeprowadzało od lutego do maja br. konsultacje projektowanych zmian w 11 regionach w kraju, z przedsiębiorcami wykonującymi transport drogowy.

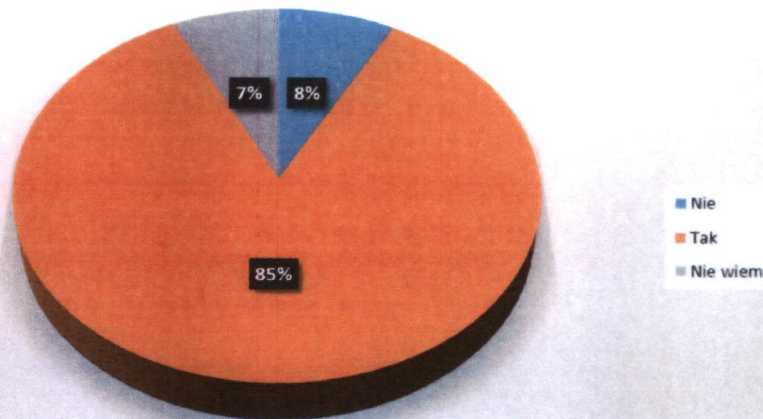
W ramach konsultacji przeprowadzono badania ankietowe, w których uczestnicy odpowiadali na cztery pytania dotyczące potrzeby wprowadzania zmian zasad wynagradzania kierowców, opinii dotyczących zaproponowanych przez stronę związkową oraz przez stronę rządową propozycji tych zmian, a także oceny przewidywanych skutków ekonomicznych dla swoich firm. Wyniki tych ankiet przedstawiają cztery poniższe wykresy.



Czy uważasz, że propozycja zmiany systemu wynagrodzenia kierowców przedstawiona przez związki zawodowe kierowców NSZZ "Solidarność" jest do zaakceptowania?



Czy dzisiaj jesteś w stanie ocenić, czy zastosowanie nowego systemu rozliczenia płacy kierowcy w Twojej firmie znacząco podwyższy koszty?



Podczas przeprowadzanych przez ZMPD konsultacji projektowanych zmian, wielu uczestników podkreślało, że przewoźnicy nie mogą jako jedyni ponosić wzrostu kosztów będących wynikiem projektowanych zmian.

Nie ulega wątpliwości, że przedstawione propozycje zmian zasad wynagradzania kierowców wpłyną na zwiększenie kosztów pracodawców, w szczególności z tytułu zwiększonych kwot składek na ubezpieczenie społeczne oraz zaliczek na podatek dochodowy.

W przypadku uznania, że zmiana modelu wynagradzania kierowców jest w Polsce konieczna, to zwiększonymi kosztami pracy przeprowadzania tej zmiany, powinni podzielić się solidarnie

wszyscy interesariusze, czyli pracodawca i pracownik, ale również skarb państwa. Natomiast z przedstawionej propozycji wynika, że wzrost kosztów będą musieli wziąć na siebie tylko pracodawcy. Tymczasem beneficjentami tych zmian są przede wszystkim kierowcy, którzy nie dopuszczają sytuacji, w której otrzymaliby na rękę mniej niż dotychczas, a z drugiej strony wpłynie to na zwiększenie przyszłych świadczeń społecznych z tytułu zasiłku chorobowego, rentowego czy przyszłej emerytury kierowców. Na projektowanych zmianach zyska również skarb państwa, do którego wpływałyby wyższe kwoty składek ZUS i podatków.

Utrzymanie wynagrodzeń kierowców na dotychczasowym poziomie - wg. naszych danych średnie wynagrodzenie kształtuje się na poziomie ok. 6 tys zł netto – spowoduje wzrost kosztów pracodawcy średnio o 22 procent. Mając na uwadze, że według informacji przewoźników, rentowność firm transportowych kształtuje się na poziomie ok. 1,5 %, wzrost kosztów pracy o ponad 20 % nie jest przez nich możliwy do poniesienia. Jeżeli rząd chce ingerować w zarobki kierowców, musi ponieść część odpowiedzialności za wprowadzane zmiany, na przykład poprzez zwrot przewoźnikom części akcyzy od paliwa zakupionego na terytorium RP czy też ustanowienia jakiś preferencyjnych warunków opłacania składek ubezpieczeniowych przez pracodawców bądź wprowadzenia innych mechanizmów wsparcia. Tymczasem ze strony instytucji rządowych nie ma żadnych propozycji, która w jakikolwiek sposób zrekompensowałaby przedsiębiorcom wzrost tych kosztów.

W chwili obecnej toczą się prace w Radzie Europejskiej i Parlamencie Europejskim nad zmianami przepisów dotyczących zasad wykonywania transportu międzynarodowego oraz zasad stosowania przepisów o delegowaniu pracowników do kierowców transportu drogowego, w tzw. Pakiecie Mobilności. Polski rząd od początku prac nad dyrektywą o delegowaniu był przeciwny stosowaniu tych przepisów do kierowców w transporcie drogowym. Ostateczny kształt przepisów zarówno zmienianej dyrektywy o delegowaniu, jaki i Pakietu Mobilności powinien być znany w połowie przyszłego roku. Już dziś jednak wiadomo, że będzie miał on decydujący wpływ na przyszłość i zasady funkcjonowania branży transportu drogowego. Przyjmowanie nowych rozwiązań płacowych w sytuacji, w której nie znamy ostatecznego kształtu powyższych przepisów, jest przedwczesne. W tych sprawach nie powinniśmy się zatem spieszyć, tym bardziej, że rozwiązania zawarte w Pakiecie Mobilności i tak wymuszają zmianę krajowych przepisów.

Zważywszy na powyższe, ZMPD stoi na stanowisku, że:

- po pierwsze, każda propozycja zmiany systemu wynagradzania kierowców, która spowoduje drastyczny wzrost kosztów po stronie pracodawców, bez zapewnienia odpowiednich instrumentów rekompensujących ten wzrost, jest dla środowiska przewoźników drogowych nie do zaakceptowania;
- po drugie, do czasu zakończenia prac nad Pakietem Mobilności - w którym zawarte są szczególne rozwiązania dotyczące delegowania kierowców w transporcie międzynarodowym - zmiany polskich przepisów regulujących warunki wynagradzania kierowców powinny zostać wstrzymane; w całej Europie silne kontrowersje wzbudza uznanie kierowcy w ruchu międzynarodowym za pracownika delegowanego, czego skutkiem są problemy pracodawców z rozliczaniem płacy minimalnej w poszczególnych państwach UE;
- po trzecie, deficyt kierowców na krajowym rynku pracy, wymusza od kilku lat na pracodawcach systematyczne podnoszenie płacy dla tej grupy zawodowej, które to wynagrodzenie nie odbiega już od średniego wynagrodzenia kierowców w innych krajach Europy zachodniej.

Cześć II – pozostałe propozycje zmian w ustawie o czasie pracy kierowców

Poza wskazanymi powyżej propozycjami zmian w zakresie zasad wypłaty kierowcom należności z tytułu podróży służbowej, w projektowanych zmianach w ustawie o czasie pracy kierowców zawarto kilkanaście innych zmian związanych przede wszystkim z rozliczaniem czasu pracy i jego ewidencjonowaniem. Szczegółowe stanowisko do tych kwestii przedstawiono odnosząc się do każdej zmiany.

Zmiana 1 – (w art. 1 pkt 1a i 1b ustawy wprowadza się modyfikację w zakresie określenia przedmiotu regulacji)

Niezależnie od wprowadzanych korekt związanych z doprecyzowaniem dotychczasowych przepisów w odniesieniu do samozatrudnionych osób wykonujących przewozy drogowe postuluje się wprowadzenie dodatkowych zmian w art. 1 i ustanowienia przepisami niniejszej ustawy norm dotyczących okresów prowadzenia pojazdów oraz ewentualnych przerw w prowadzeniu pojazdów dla kierowców wykonujących przewozy pojazdami poniżej 3,5 t dmc. Przepisy takie funkcjonują już w niektórych krajach UE (np. w Niemczech, czy w Hiszpanii), a co więcej wszystko wskazuje na to, że również na poziomie europejskim objęci przepisami o dostępie do zawodu i rynku międzynarodowych przewozów drogowych zostaną także przedsiębiorcy wykonujący przewozy pojazdami lekkimi, poniżej 3,5t. Dlatego też dla poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym oraz zrównoważonej konkurencji w transporcie drogowym, wprowadzenie wskazanych powyżej norm w przepisach ustawy o czasie pracy kierowców dla kierowców pojazdów poniżej 3,5 t wykonujących przewozy komercyjne jest uzasadnione.

Zmiana 2 – propozycja uchylenia w art. 2 pkt 7 definicji podróży służbowej

Stanowisko zostało przedstawione w części I.

Zmiana 3 – propozycje zmian w art. 8 zmiernają do uchylenia możliwości ustanowienia przez pracodawcę indywidualnego rozkładu czasu pracownika oraz uchylenia rozwiązania, w myśl którego ponowne wykonywanie pracy przez pracownika w tej samej dobie - po odebraniu dziennego odpoczynku - nie będzie stanowiło pracy w godzinach nadliczbowych.

Zgodnie z przepisami unijnymi kierowca może rozpocząć kolejne zadanie przewozowe bezpośrednio po wykorzystaniu odpoczynku dziennego trwającego co najmniej 9 godzin. Wynika to z brzmienia art. 8 ust. 2 rozporządzenia 561/06 oraz definicji „dziennego czasu prowadzenia pojazdu”, a także „okresu prowadzenia pojazdu” zawartych w art. 4 pkt k i q niniejszego rozporządzenia. Rozpoczęcie pracy przez kierowcę w tej samej dobie, ale po odebraniu niezbędnych odpoczynków, nie jest zatem zakazane. Uznanie rozpoczęcia pracy w tej samej dobie przez kierowcę za pracę w godzinach nadliczbowych, spowoduje, że w sytuacji gdy kierowca rozpocznie w ten sposób pracę kilka razy w ciągu miesiąca, przewidziany przepisami limit roczny godzin nadliczbowych, zostanie bardzo szybko wykorzystany. Idea nadgodzin, to praca w ponad limitowanym czasie wymuszona przez zaistniałą sytuację, w której pracodawca zleca pracownikowi dodatkową pracę i dodatkowo ją wynagradza. Rozpoczęcie pracy w tej samej dobie przez kierowcę w transporcie drogowym, po odbiorze wymaganego odpoczynku dobowego, nie wyczerpuje znamion takiej właśnie dodatkowej, ponadnormatywnej pracy. Chęć zachowania zgodnego z przepisami spowoduje, że kierowca będzie musiał każdorazowo wydłużyć 11 h odpoczynek dobowy do 12 lub 13 godzin. To z kolei spowoduje

wydłużenie czasu przebywania w trasie, wydłużenie czasu dostawy towarów, wydłużenie czasu przebywania kierowcy z dala od rodziny. Proponuje się zatem następujące brzmienie ustępu 1 i 2 w art. 8:

„1. Dla celów rozliczania czasu pracy i ustalania uprawnienia do wynagradzania za pracę w godzinach nadliczbowych, przez dobę należy rozumieć 24 kolejne godziny, poczynając od godziny, w której kierowca rozpoczyna pracę zgodnie z obowiązującym go rozkładem czasu pracy, z zastrzeżeniem art. 11 ust. 2a

2. Dla kierowców o których mowa w art. 11 ust 2a, ponowne wykonywanie pracy w tej samej dobie, nie stanowi pracy w godzinach nadliczbowych, pod warunkiem wykorzystania odpoczynków o których mowa w art. 8 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 i art. 8 Umowy AETR.”

Jednocześnie proponujemy wykreślić ustęp 3 proponowanej zmiany, z uwagi iż jego brzmienie jest tożsame z brzmieniem art. 142 ustawy Kodeks pracy i nie wnosi żadnych szczególnych rozwiązań do *lex specialis* jakim jest ustawa o czasie pracy kierowców.

Ad zmiana 4 – art. 9 ust 4

Proponujemy dodać w zdaniu drugim zmienianego ustępu, po słowach rozporządzenia (WE) nr 561/2006 „i art. 8 Umowy AETR”.

„4. Czas dyżuru nie może być wliczany do przysługującego kierowcy dobowego nieprzerwanego odpoczynku. Wykorzystywanie dobowego odpoczynku w pojeździe w sposób określony w art. 8 ust. 8 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 i art. 8 Umowy AETR nie może być traktowane jako czas dyżuru.”;

Ad zmiana 5 – art. 14 ust 1 otrzymuje brzmienie

Nie zgłaszamy uwag.

Ad zmiana 6 – art. 15 ust 1 otrzymuje brzmienie:

Proponujemy wykreślić art. 15 ustawy w całości a ponadto art. 16 i 17, gdyż nie stanowią one szczególnych postanowień czy rozwiązań dla kierowców w transporcie drogowym, w stosunku do regulacji przewidzianych w ustawie Kodeks pracy.

Ad zmiana 7 – art. 21 otrzymuje brzmienie

Nie zgłaszamy uwag.

Ad zmiana 9 – art. 22 otrzymuje brzmienie

Nie zgłaszamy uwag.

Ad zmiana 10 – art. 25 otrzymuje brzmienie:

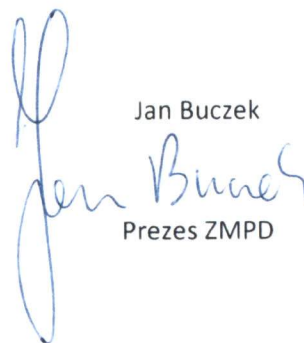
Uważamy, że powyższa zmiana dotycząca obowiązku ewidencji pracy w poszczególnych dobach, pracy w niedziele i święta, w porze nocnej, w godzinach nadliczbowych oraz dni wolne od pracy nie powinna dotyczyć kierowców pracujących w zadaniowym systemie czasu pracy. Takie bowiem obowiązki wykluczą możliwość korzystania z tego systemu pracy w transporcie drogowym. Dla pracodawców zatrudniających w systemie zadaniowym powinien pozostać obowiązek prowadzenia ewidencji w formie zapisów na wykresówkach, plików pobranych z karty kierowcy i tachografu cyfrowego innych dokumentów potwierdzających czas pracy i rodzaj wykonywanej czynności lub rejestrów opracowanych na podstawie powyższych dokumentów wraz z ewidencją indywidualnych kart ewidencji nieobecności pracownika w pracy. Stosowanie zadaniowego czasu pracy wymaga od przedsiębiorcy dokumentowania i wykazania, że powierzył on pracownikowi zadanie możliwe do wykonania w czasie pracy, co zostało potwierdzone min. wyrokiem Sądu Najwyższego z dnia 15 marca 2006 r, sygn. akt II PK165/05, nie ma zatem potrzeby prowadzenia dodatkowej ewidencji pracy w poszczególnych dobach i godzin nadliczbowych dla kierowców zatrudnionych w tym systemie.

Ad zmiana 12 – dodaje się art. 31aa

Dodanie powyższego artykułu spowoduje, że dla kierowców wykonujących przewozy regularne, których trasa nie przekracza 50 km, zrównany zostanie czas pracy z czasem prowadzenia. Takie rozwiązanie z praktycznego punktu widzenia jest nieracjonalne.

Ad zmiana 13 – art. 31 b otrzymuje brzmienie

Nie zgłaszamy uwag.


Jan Buczek
Prezes ZMPD