

Poznań, 9 lipca 2014 r.

**Wiceprezes Rady Ministrów,**

**Minister Gospodarki**

**Janusz Piechociński**

Ministerstwo Gospodarki

Plac Trzech Krzyży 3/5

00-507 Warszawa

**Wiceprezes Rady Ministrów,**

**Minister Infrastruktury i Rozwoju**

**Elżbieta Bienkowska**

Ministerstwo Rozwoju i Infrastruktury

ul. Wspólna 2/4

00 – 926 Warszawa

*Szanowna Pani Premier, Szanowny Panie Premierze,*

Działając w imieniu grupy pracodawców z sektora transportu zrzeszającej 19 firm zatrudniających wraz ze swoimi stałymi podwykonawcami ponad 10,7 tys. kierowców (w załączeniu lista pracodawców), zwracamy się z wnioskiem o podjęcie efektywnego dialogu z przedstawicielami przedsiębiorców sektora transportowego celem wypracowania niezbędnych zmian przepisów prawa, które jasno sprecyzują zakres obowiązków pracodawcy w odniesieniu do pracowników zatrudnionych na stanowisku kierowcy, z uwzględnieniem specyfiki tej pracy, a także postępu technicznego w zakresie konstrukcji pojazdów. Potrzeba dialogu oraz pilnych zmian legislacyjnych wynika z kontrowersyjnej uchwały Sądu Najwyższego z 12 czerwca 2014 roku (sygn.: II PZP 1/14), która może mieć bardzo poważne skutki dla sektora transportu drogowego.



Sektor transportu, w tym transportu międzynarodowego, jest jednym z podstawowych działów gospodarki narodowej, tworzącym miejsca pracy dla ponad 500.000 pracowników (dane Głównego Urzędu Statystycznego na 31 marca 2014 roku). Ponad połowa miejsc pracy jest tworzona w sektorze prywatnym (51,3%). Jest to sektor, który w największym stopniu odzwierciedla stan gospodarki, z drugiej zaś strony, poprzez kształtowanie cen usług, ma zasadnicze znaczenie dla wszystkich pozostałych gałęzi przemysłu i handlu, wpływając pośrednio na ceny przewożonych towarów. Należy przy tym mieć na uwadze, iż udział procentowy ładunków przewożonych po drogach stale wzrasta i tak już w 2010 r. w Polsce ponad 85% przewozów rzeczy realizowanych było przez transport drogowy. Polskie przedsiębiorstwa transportowe stanowią również istotną siłę w międzynarodowych przewozach towarów, skutecznie konkurując z firmami z pozostałych państw Unii Europejskiej.

Warunki pracy w sektorze transportu, poprzez znaczące inwestycje przedsiębiorców w tabor ulegają ciągłej poprawie. Przeciętny koszt inwestycji w jeden pojazd posiadający kabinę kierowcy dostosowaną do odbywania w niej noclegów, wyposażoną fabrycznie m.in. w miejsce do spania dla kierowcy oraz systemy ogrzewania postojowego i klimatyzacji postojowej, to koszt ok. 75 tys. EUR. Poprawa standardu pracy w sektorze usług transportowych następuje mimo niejasnych przepisów w zakresie rozliczania podróży służbowych kierowców. W obecnym brzmieniu przepisy te nie odzwierciedlają w ogóle specyfiki transportu międzynarodowego, który charakteryzuje się przebywaniem kierowców w permanentnej podróży służbowej w ramach całej Europy. To zasadniczo odmienna sytuacja od incydentalnych podróży służbowych, odbywanych przez pracowników pozostałych sektorów gospodarki. Niejasnym przepisom towarzyszy niejednolite i zmienne orzecznictwo sądowe. Te same stany faktyczne są interpretowane przez sądy w całkowicie odmienny sposób, co dodatkowo utrudnia prowadzenie działalności przez firmy transportowe.

Pomimo funkcjonowania w niejasnym i niestabilnym otoczeniu prawnym, firmy sektora transportowego działające w Polsce zdołały przez ostatnie lata wypracować praktykę rozliczania podróży służbowych, w tym w szczególności noclegów kierowców, zapewniającą optymalne, jak na obecne warunki gospodarcze w Europie i postęp techniczny, warunki pracy i płacy. W sektorze transportu przyjętym standardem jest rozliczanie noclegów odbywanych przez kierowców w trakcie podróży służbowych jako zwrotu rzeczywiście poniesionych kosztów, przy jednoczesnym uznaniu, iż należycie wyposażona kabinie pojazdu zapewnienia kierowcy możliwość bezpłatnego noclegu. Takie podejście znajdowało oparcie w regulacji prawa wspólnotowego oraz kilkakrotnie zostało potwierdzone przez Sąd Najwyższy. Niestety, ta praktyka została obecnie całkowicie zakwestionowana we wskazanej powyżej uchwale Sądu Najwyższego z 12 czerwca 2014 roku (sygn.: II PZP 1/14).

W uchwale tej Sąd Najwyższy uznał, że zapewnienie pracownikowi - kierowcy samochodu ciężarowego odpowiedniego miejsca do spania w kabinie tego pojazdu podczas wykonywania przewozów w transporcie międzynarodowym nie stanowi zapewnienia przez pracodawcę bezpłatnego noclegu w rozumieniu § 9 ust. 4 rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z 19 grudnia 2002 r. w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju (Dz.U. Nr 236, poz. 1991 ze zm.), co powoduje, że pracownikowi przysługuje zwrot kosztów noclegu na warunkach i w wysokości określonych w § 9 ust. 1-3 tego rozporządzenia albo na korzystniejszych warunkach i wysokości, określonych w umowie o pracę, układzie zbiorowym pracy lub innych przepisach prawa pracy.

Orzeczenie to, zawierające w swym ustnym uzasadnieniu liczne sprzeczności, przyniesie korzyści

jedynie podmiotom, które zajmują się zarobkowo inicjowaniem masowych pozwów przeciwko pracodawcom. Większość podmiotów z sektora transportowego od 2012/2013 roku zmagają się z problemem bardzo daleko idących roszczeń pracowniczych, które są opierane na obecnie obowiązujących przepisach interpretowanych w sposób zaaprobowany w powołanej powyżej uchwale Sądu Najwyższego. Stanowisko Sądu Najwyższego wywrze prawdopodobnie decydujący wpływ na sposób rozstrzygnięcia spraw w toku, pociągając za sobą upadłość licznych przedsiębiorstw transportowych.

**Uchwała Sądu Najwyższego z 12 czerwca 2014 r. z jednej strony oznacza nałożenie istotnych obowiązków finansowych na pracodawców, z drugiej zaś - skutkować będzie znaczącym wzrostem liczby roszczeń przeciwko tym pracodawcom, które nie mają swego oparcia w ustawie a jedynie interpretacji przepisów. Ta interpretacja ulega istotnym zmianom. Jeszcze w 2013 roku ryczałt za nocleg był tylko zwrotem realnie poniesionych kosztów przez pracownika, natomiast w 2014 roku, za sprawą ostatniej uchwały Sądu Najwyższego, został on zrównany ze stałym elementem wynagrodzenia. Rozporządzenie regulujące kwestie należności przysługujących pracownikom zatrudnionym w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej nie było w 2014 roku nowelizowane, lecz mimo to jego postanowienia w 2014 roku oznaczają w świetle najnowszej uchwały Sądu Najwyższego zupełnie inne obowiązki pracodawców sektora prywatnego niż w 2013 roku. Ponadto uchwała Sądu Najwyższego z 12 czerwca 2014 r. w sposób niezrozumiały i sprzeczny z regulacją Kodeksu pracy (art. 77<sup>5</sup> § 3 K.p.) pozbawia pracodawców i pracowników sektora prywatnego autonomii w określaniu zasad zwrotu kosztów noclegu odbywanego w trakcie podróży służbowej, narzucając stosowanie zasad dotyczących sektora publicznego.**

Omawiana uchwała oznacza dla pracodawców, ale i pracowników:

- ryzyko ogłoszenia upadłości wielu małych i średnich spółek z sektora transportu. **Szacujemy, iż na skutek przyjętej uchwały łączna wysokość roszczeń pracowniczych za lata poprzedzające wydanie uchwały w samym tylko międzynarodowym transporcie drogowym wynosić może od 1,5 do 2,5 miliarda złotych,**
- zachwianie równowagi finansowej, graniczące z rozważaniem likwidacji czy też znaczącego ograniczenia działalności przez większe podmioty. Oznacza to zwolnienia grupowe oraz redukcję taboru, tym samym spadek konkurencyjności spółek i stopniowe przenoszenie działalności do krajów UE cechujących się większą stabilnością prawną,
- znaczący wzrost kosztów pracy. Szacujemy, iż w przypadku pracownika zatrudnionego na podstawie umowy o pracę w zależności od rodzaju wykonywanych przewozów, organizacji pracy i kierunków na których realizowany jest transport, koszt zatrudnienia jednej osoby zwiększy się od 25 do 35 tysięcy złotych rocznie. Skutkiem będzie zwiększenie liczby kierowców pracujących na samozatrudnieniu oraz zmniejszenie podstawy wynagrodzenia kierowców zatrudnionych na podstawie umowy o pracę do minimalnej wymaganej prawem wysokości.

W skali Państwa uchwała oznacza między innymi:

- spadek konkurencyjności firm polskich, co może skutkować przejęciem tak istotnej gałęzi gospodarki przez inne kraje UE i przeniesieniem jej poza granice Polski. Spółki polskie z różnych (wszystkich) gałęzi gospodarki ponosiłyby znacznie wyższe koszty świadczenia usług;



- wzrost cen towarów (ceny żywności i innych dóbr konsumpcyjnych) w wyniku wzrostu kosztów usług związanych z transportem;
- upadłość małych i średnich podmiotów innych gałęzi gospodarki, które nie byłyby w stanie ponieść zwiększonych kosztów usług transportowych, a w obecnej sytuacji rynkowej brak jest możliwości ciągłego podnoszenia marży na towary;
- negatywne skutki dla finansów publicznych (zmniejszenie wpływów do budżetu państwa oraz budżetów samorządu terytorialnego, zwiększenie wydatków związanych ze wzrostem bezrobocia, zmniejszenie wpływów z tytułu ubezpieczeń społecznych, etc.);
- wzrost roszczeń innych grup zawodowych, także sektora państwowego, które też domagałyby się „wyrównania” wynagrodzeń poprzez interpretację przepisów, a nie obowiązki wynikające z ustaw.

Mając na uwadze skutki społeczno-gospodarcze związane z brakiem przejrzystych i jednoznacznych przepisów i wynikającą z tego stanu rzeczy uchwałą Sądu Najwyższego interpretującą w niekorzystny sposób istniejący stan prawny, zwracamy się z uprzejmą prośbą o podjęcie prac legislacyjnych mających na celu doprecyzowanie przepisów odnoszących się do obowiązków pracodawców z sektora transportu drogowego, a w szczególności:

- określenie minimalnych wymagań w zakresie warunków zapewnienia przez pracodawcę noclegu kierowcy w podróży służbowej, z uwzględnieniem przepisów unijnych (w szczególności rozporządzenia WE 561/2006), specyfiki pracy kierowcy oraz postępu technologicznego w zakresie konstrukcji i wyposażenia pojazdów,
- zróżnicowanie i dostosowanie stawek ryczałtu za nocleg do rzeczywistych kosztów ponoszonych przez pracowników zatrudnionych na stanowisku kierowcy,
- rozwiązanie kwestii roszczeń pracowniczych związanych z noclegiem w kabinie kierowcy za lata poprzednie, przed wydaniem uchwały przez Sąd Najwyższy.

Z poważaniem,



Paweł Trębicki

wiceprezes zarządu

Raben Transport sp. z o.o.

Dane kontaktowe: Raben Transport sp. z o.o.  
 ul. Poznańska 71, 62-023 Gądki  
 tel.: 61 898 85 00; faks: 61 898 85 01  
 e-mail: pawel.trebicki@raben-group.com

Załącznik

## LISTA PRACODAWCÓW

- 1) ADAMPOL SA, ul. Usługowa 3, 15-521 Zaścianki k. Białegostoku
- 2) B.A.M. Vermeer, Górzec 13, 57-100 Strzelin
- 3) Dartom sp. z o.o., ul. Bałtycka 50, 05-825 Grodzisk Mazowiecki
- 4) De Rooy Poland spółka z o.o., ul. Żagańska 42, 68-200 Żary
- 5) Firma Transportowo Spedycyjno Handlowa, Mielczarek Andrzej, ul. Wilcza 25, 98-220 Zduńska Wola
- 6) Fresh Logistics sp. z o.o., ul. Zbożowa 1, 62-023 Robakowo
- 7) GRUPA DELTA TRANS, ul. Chorzowska 118/120, 41-605 Świętochłowice
- 8) HEISTERKAMP TRANSPORT Sp. z o.o., ul. Pomorska 144 E, 70-812 Szczecin
- 9) HSF Logistics Polska Sp. z o.o., ul. Pałucka 36, 89-200 Szubin
- 10) HZ Transport Poland sp. z o.o., Kolonia Klepaczka, ul. Transportowa 4, 42-260 Kamienica Polska
- 11) Link sp. z o.o. ul., Nadrzeczna 17, 05-462 Wiazowna
- 12) Maszoński Logistic sp.z o.o. sp.k., ul. Lipowa 27, 69-200 Sulęcín
- 13) ND Polska sp. z o.o., ul. Wólczańska 53, 90-608 Łódź
- 14) PHPU MIRATRANS Stasiak Mirosław, Błonie 39, 99-100 Łęczycza
- 15) Raben Polska sp. z o.o., ul. Zbożowa 1, 62-023 Robakowo
- 16) Raben Transport sp. z o.o., ul. Poznańska 71, 62-023 Gądkí
- 17) Schavemaker Poland Sp. z o.o., ul. ks. J. Popieluszki 28, 55-080 Kąty Wrocławskie
- 18) Vos Logistics Polska Sp. z o.o., Al. Jerozolimskie 146 D, 02-305 Warszawa
- 19) Wolter Koops Oost Europa Polen Sp. z o.o., ul. Fabianowska 160, 62-052 Komorniki

