

. 24.12.2018

PISMO DO MINISTRA TRANSPORTU

Temat: Regulacja płac w sektorze transportu uznawanego za ponadnormatywny na terenie naszego kraju.

Opracował:

Szanowny Panie Ministrze, chciałbym nawiązać w moim piśmie do skandynawskiego sektora transportu, który poprzez brak odpowiednich regulacji w naszym kraju, wykorzystuje luki prawne względem prawa pracy jak i naliczania wynagrodzenia za określoną pracę kierowców. Nadmieniam, że praca owa posiada odpowiednie kryteria naliczania wynagrodzenia w krajach Skandynawskich. Mówimy tutaj o krajach takich jak Dania, Szwecja, Finlandia.

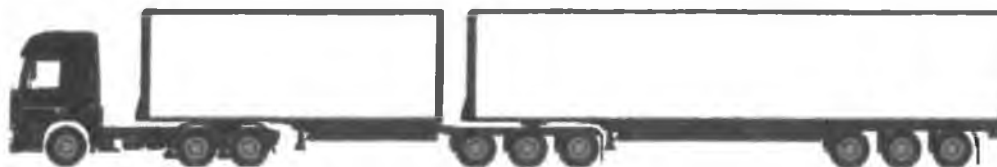
Od lat duże firmy transportowo-logistyczne z owych krajów otwierają oddziały w Polsce. Wynajmują niewielką przestrzeń biurową w biurowcu. Zatrudniają niewielką, stosownie jak najmniejszą liczbę pracowników tego biura do prowadzenia dokumentacji. Najczęściej dyrektorem takiego oddziału jest osoba pracująca na kierowniczym stanowisku w siedzibie firmy w kraju macierzystym nie znająca w ogóle Kodeksu Pracy, kodeksu Cywilnego itp. naszego kraju. Firmy te korzystają z pomocy specjalistów w każdej dziedzinie związanej z prowadzeniem działalności gospodarczej w Polsce. Ze względu na ogromne zyski związane z pozyskiwaniem taniej siły roboczej (polskich kierowców) stać ich jest na wszelaką pomoc prawną, oraz omijanie prawa.

Następnie zakupują pojazdy ciężarowe, które rejestrują na nowo otwarty oddział w Polsce, które będą złączone z zespołem pojazdów zarejestrowanych na ich macierzyste oddziały. Następnie zatrudniani są kierowcy, mechanicy, oraz inni pracownicy wykwalifikowani do pracy pod oddziałem głównym swojej firmy w kraju jej pochodzenia lub na terenie Skandynawii na polskich warunkach płacowych!

Jestem świadom iż takowe biura otwierane są w naszym kraju także przez firmy transportowe z innych krajów członkowskich, jednak Europa zezwala na poruszanie się po drogach tych samych pojazdów pod względem wymiarów i tonażu. Wyjątek stanowią państwa takie jak Dania, Szwecja, Finlandia i Norwegia na drogach, których standardem jest zespół pojazdów o łącznej długości 25 lub 32 metry i wysokości do 4,5 m (dotyczy tylko Szwecji i Finlandii).

Poniżej przedstawiam rysunki podglądowe zespołu pojazdów względem ich długości:

A



B



Zespoły pojazdów o długości 25m składają się:

Przykład A: ciągnika siodłowego, krótkiej naczepy zwanej „link”, pełnowymiarowej naczepy.

Przykład B: Pojazdu skrzyniowego zwanego „Combo”, wózka zwanego „Dolly”, oraz pełnowymiarowej naczepy.

Pojemność owych pojazdów zależy od rodzaju zabudowy. W przypadku zabudowy stałej uwzględniającej piętro w zespołach pojazdów zarówno krótka naczepa zwana „link” jak i pojazd skrzyniowy mogą pomieścić 37 euro palet. Do tego dochodzi naczepa o standardowych wymiarach, która pomieścić może 66 euro palet. Co razem daje nam 103 euro palety. Dopuszczalna masa całkowita tych pojazdów w krajach skandynawskich wynosić może 60 ton. W Szwecji stale zwiększana jest dopuszczalną masę całkowitą.

C



Przykład C obrazuje ciągnik siodłowy, dwie naczepy o standardowej długości połączonej wózkiem (Dolly). Długość tego zestawu to 32m. Konfiguracja ta najczęściej spotykana w Finlandii, spotykana także w Szwecji w fazie testowej. Duże firmy przewozowe z zagranicznymi oddziałami także w Polsce, szykują się jednak do jej wprowadzenia.

Praca kierowcy na terenie krajów skandynawskich poza jazdą uwzględnia także załadunki, rozładunki, przeładunki. Kierowcy zobowiązani są do załadunku i zabezpieczenia towarów paletowych z magazynu na pojazd jak i jego rozładunek. W przypadkach, gdy towar należy załadować lub rozładować z piętra naczepy jego okres wynosi około trzech, czterech godzin. Do tego dochodzi okres prowadzenia pojazdu po załadunku lub rozładunku. Każdorazowy

załadunek lub rozładunek wiąże się z odpięciem i złożeniem pojazdu (przykład A) w celu podjechania pod rampę. W okresie zimowym dochodzi dodatkowy stres związany z problemem przyczepności. Długość, waga i rozłożenie towaru uniemożliwia nie rzadko podjazd po niewielkie wzniesienie. Konieczne jest stosowanie łańcuchów na koła napędowe. Polska umowa uwzględnia także prace, naprawy przy zespole pojazdów, które kierowca może wykonać sam, co zdarza się nie rzadko. Cała praca jest ciężka i rozłożona dziennie na 13-15 godzin.

W praktyce wygląda to tak: Ciągniki siodłowe zarejestrowane na oddział danej firmy w Polsce, podczipione do zespołu pojazdów zarejestrowanych w kraju macierzystym firmy prowadzone przez kierowcę na polskiej umowie. Kierowca po kilku godzinnym załadunku lub rozładunku prowadzi 60 tonowy pojazd do miejsca przeznaczenia.

We wszystkich krajach skandynawskich działają silne związki zawodowe, dzięki którym praca ta została odpowiednio unormowana, jak i zostały wprowadzone odpowiednie zasady naliczania wynagrodzenia.

Nasz kraj stał się bardzo atrakcyjny pod względem tworzenia oddziałów tych firm, oraz pozyskiwaniem pracowników z bardzo prostego powodu...

W naszym kraju ruch tych pojazdów jest niedozwolony! .. z tego powodu brak jest jakichkolwiek regulacji na ten temat. co wykorzystywane jest przez te oto firmy, które zarabiają ogromne pieniądze na pracy polskich kierowców, jak również podatkach, ubezpieczeniach i innych kosztach związanych ze zwiększeniem foty pojazdów na polskich rejestracjach. Kierowcy za wspomnianą pracę otrzymują wynagrodzenie w postaci podstawowego wynagrodzenia zasadniczego z dodatkami takimi jak dieta czy nocleg.

W praktyce praca dzienna polskiego kierowcy dłuższa jest o kilka godzin od pracy kierowcy duńskiego, szwedzkiego czy norweskiego. Do tego dochodzi praca w sobotę lub niedzielę. Wynagrodzenie pomimo większej liczmy przepracowanych godzin jest znacznie zaniżone. Szacować możemy, iż różnica wynosi 2/3 lub 1/2 stosownego wynagrodzenia, objętego regulacją. Wynagrodzenia najczęściej obliczane są w siedzibie głównej danej firmy.

W imieniu własnym i wszystkich kierowców uprzejmie proszę o zapoznanie się z tematem. Wprowadzenie odpowiednich regulacji związanych z naliczaniem stosownego wynagrodzenia za opisaną wyżej pracę. Skorzystać mogą na tym nie tylko kierowcy, ale i nasze Państwo przez nałożenie odpowiednich regulacji płacowych i podatków od nich. Regulacje te musiały by zostać ściśle określone, aby firmy te nie mogły tego ominąć, a księgowanie ich było by konieczne.

W firmie której osobiście pracuje wynagrodzenia dla polskich pracowników zatrudnionych na polską umowę o pracę naliczane są przez zwykłych pracowników biurowych – Duńczyków, zatrudnionych w firmie macierzystej.

Liczę, że zwróciłem uwagę Pańską na ten problem, oraz że zostaną wprowadzone odpowiednie kroki w tym kierunku. W razie pytań lub pomocy służę swoją wiedzą teoretyczną jak i praktyczną w tym o to zakresie. Zróbmy wszystko, aby postawić kres wykorzystywaniu nas Polaków.

Bardzo proszę po zapoznaniu się z opisany przeze mnie problemem o odpowiedź.

Z wyrazami szacunku: