

Ministerstwo Rodziny , Pracy  
i Polityki Społecznej  
ul. Nowogrodzka 1/3/5 00-513 Warszawa

PETYCJA

Zwracam się z prośbą do Ministra Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej o zajęcie się problemem warunków pracy, wynagrodzenia oraz spraw emerytalnych kierowców zawodowych.

Problem ten polega na tym iż wspomniana grupa kierowców zawodowych wykonując swoją pracę traktowana jest przez obowiązujące prawo oraz pracodawców w sposób krzywdzący i niesprawiedliwy, przy czym należy stwierdzić iż nawet w grupie kierowców zawodowych - kierowcy samochodów ciężarowych powyżej 3,t. są przez prawo traktowani gorzej niż kierowcy autobusów, co w prosty sposób można określić dyskryminacją zabronioną art. 32 pkt. 1 oraz 2 Konstytucji RP oraz Kodeksem Pracy.

**Uzasadnienie**

Powyższe stwierdzenia uzasadniam tym iż kierowcy zawodowi swoją pracę wykonują na zasadach i warunkach pracy, których nie można porównywać z warunkami pracy ani wynagrodzenia innych grup zawodowych , ponieważ ze względu na charakter tej pracy kierowcy poświęcają jej dużo więcej czasu niż inni pracownicy i to w dodatku za gorsze wynagrodzenie , co można udowodnić na poniższych przykładach:

Zgodnie z Kodeksem pracy pracownik zatrudniony w pełnym wymiarze czasu pracy powinien wykonywać swoją pracę przez 5 dni w tygodniu po 8 godzin co daje 40 godzin tygodniowo.  
40 godzin tygodniowo x 4 tygodnie = 160 godzin pracy w miesiącu  
W miesiącu mamy 22(23) dni robocze, zatem 22 dni x 8 godz. dziennie = 176 godz. pracy w miesiącu  
Kierowca jak każdy pracownik zgodnie z Kodeksem Pracy powinien pracować w miesiącu 176 godzin

**Tymczasem**

Rozporządzenie (WE) Nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z Dnia 15.03.2006r. regulując czas pracy kierowcy , dopuszcza zwiększenie godzin pracy oraz prowadzenia pojazdu ponad godziny normatywne wynikające z polskiego Kodeksu Pracy - tym samym dając możliwość wydłużenia czasu pracy kierowcy zawodowego do 13 lub 15 godzin na dobę oraz czasu prowadzenia pojazdu do 9 godzin z możliwością wydłużenia czasu prowadzenia pojazdu dwa razy w tygodniu do 10 godzin.

W oparciu o Rozporządzenie (WE) Nr 561/2006 kierowcy zawodowi mogą korzystać z tego przywileju co przez pracodawców oraz spedycje rozumiane i traktowane jest jako oczywisty obowiązek świadczenia pracy w maksymalnych normach Rozporządzenia (WE) Nr 561/2006 , bez uwzględnienia norm Kodeksu Pracy.

Jeżeli zatem kierowca zawodowy samochodu ciężarowego pow. 3,5t. w każdej dobie pracuje po 13 lub 15 godzin dziennie , ( pozostały czas 9 lub 11 godzin w każdej dobie musi wykorzystać na odpoczynek dzienny) to tym samym w danej (każdej) dobie jego czas pracy wydłuża się prawie dwukrotnie , co w efekcie prowadzi do tego iż w miesiącu wypracowuje on prawie dwukrotną normę godzin niż wynikająca z Kodeksu Pracy i to za gorsze wynagrodzenie naliczane najczęściej z najniższej stawki krajowej , czego nie uwzględnia się w odprowadzanych składkach emerytalnych oraz zaniżonych świadczeniach emerytalnych.

Opisana sytuacja jest dyskryminująca i krzywdząca dla kierowców samochodów ciężarowych pow. 3,5t., którzy nie dość że pracują prawie dwa razy więcej niż inni pracownicy to jeszcze na podstawie **Ustawy z dnia 19 grudnia 2008 r. o emeryturach pomostowych stracili prawo do wcześniejszego przejścia na emeryturę** , która nadal utrzymuje przywilej wcześniejszego przejścia na emeryturę kierowców autobusów , najczęściej pracujących zgodnie z założeniami Kodeksu Pracy jak to jest n.p. w przypadku kierowcy autobusu miejskiego lub wykonującego kursy na liniach lokalnych , która to praca wykonywana jest w wymiarze godzin zbliżonych do norm określonych Kodeksem Pracy.

Również same warunki pracy kierowcy samochodu ciężarowego pow. 3,5t. nie są warunkami typowymi ponieważ kierowcy Ci pracują cały czas w terenie, prace wykonują również w godzinach nocnych - jeżdżąc w deszczu, mgłę i w tych samych warunkach wykonujący załadunki i rozładunki pojazdów. Nocują w kabinach pojazdów, gdzie oprócz miejsca do spania nie ma żadnych warunków socjalnych, w związku z czym nawet przygotowanie i spożywanie posiłku odbywa się ze tak określe na kolanie, ponieważ w większości przypadków w miejscach odbierania odpoczynku dziennego czy tygodniowego oraz na parkingach nie zawsze znajdują się punkty gastronomiczne czy też węzły sanitarne.

Kierowcy to najczęściej pasjonaci własnej pracy którzy godzą się na trudne warunki swojej pracy ze względu na to że nie wszyscy mogą być urzędnikami, dyrektorami czy artystami. Ktoś musi również wykonywać zawód kierowcy aby inni mogli robić rano zakupy towarów które dostarczyli w nocy kierowcy, aby w piekarniach nie brakowało mąki, aby przesyłki były dostarczane do odbiorców na czas i aby w kraju wszystko mogło funkcjonować normalnie.

Praca kierowcy wiąże się też z wyrzeczeniami, rozłąką, utratą zdrowia spowodowaną nieregularnym odżywianiem, jazdą w nocy, w deszczu, we mgłę w czasie śnieży i gołoledzi. Wiąże się to też z szybszym powstawaniem chorób zawodowych, pogorszeniem widzenia a wzmożona koncentracja oraz stresujący tryb pracy też nie jest obojętny dla organizmu człowieka.

**Z wyżej podanych powodów zwracam się do Ministra Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej o zajęcie się sytuacją kierowców zawodowych przez:**

- 1) Przywrócenie kierowcom samochodów ciężarowych powyżej 3,5t. przywileju skorzystania z możliwości wcześniejszego przejścia na emeryturę pomostową - jeżeli sam zainteresowany uzna że dalsza jego praca w zawodzie ze względu na stan zdrowia nie jest już wskazana.
- 2) Umożliwienia kierowcom samochodów ciężarowych powyżej 3,5t. wcześniejszego przejścia na emeryturę po przepracowaniu 40 lat składkowych jeżeli sam zainteresowany uzna że dalsza jego praca w zawodzie ze względu na stan zdrowia nie jest już wskazana.
- 3) Uregulowanie prawne wykonywania zawodu kierowcy pod względem finansowym - nie może bowiem być tak, że kierowca wykonujący prace po 13 lub 15 godzin otrzymuje jakieś śmieciowe wynagrodzenie w postaci najniższej płacy krajowej lub jakieś żałosne dodatki za pracę wypłacane przez pracodawców według własnego uznania w formie premii czy też innego świadczenia, które nie zawsze jest wykazywane i nie podwyższa składki emerytalnej kierowcy.

Jednocześnie należy zwrócić uwagę na niedopuszczalną i stosowaną przez pracodawców formę wynagrodzenia kierowcy od przejechanych km. czy też % od stawki wykonanego frachtu.

Uważam że dobrym rozwiązaniem może być w tym przypadku wprowadzenie płacy minimalnej ustalonej urzędowo i stanowiącej np. stawkę najniższej płacy krajowej, zwiększoną o 50%, czyli półtorej stawki najniższej płacy krajowej co przy 13 lub 15 godzinach pracy w okresie jednej doby nie wydaje się być stawką wygórowaną.

- 4) Uregulowanie prawne godzin pracy kierowcy w odniesieniu do Rozporządzenie (WE) Nr 561/2006 w taki sposób aby pracodawca miał by obowiązek wykazywania pracy kierowcy powyżej 8 godzin w danej dobie i wypłacania kierowcy z tego tytułu należnych dodatków, co spowodowało by podwyższenie składki emerytalnej kierowcy i większe wpływy do skarbu państwa.

Uważam że zaproponowane powyżej cztery rozwiązania wprowadzenia zmian w pracy kierowców nie są wygórowane i możliwe do zaakceptowania co z pewnością przyczyniło by się do poprawienia warunków pracy i uczciwego wynagrodzenia tej grupy zawodowej, jak również dało by przywilej a nie obowiązek skorzystania z emerytury pomostowej dla kierowców samochodów ciężarowych powyżej 3,5t, który to przywilej został zniesiony wspomnianą wcześniej Ustawą z dnia 19 grudnia 2008 r. o emeryturach pomostowych.