

Pracują dużo, zarabiają mało

12 kwietnia 2017

Z Zenonem Kopyścińskim, przewodniczącym Niezależnego Związku Zawodowego Kierowców, rozmawiamy o trudnej sytuacji polskich kierowców i kondycji transportu publicznego.



– W ubiegłym roku złożyliście do sejmowej komisji ds. petycji wniosek o zmianę ustawy o czasie pracy kierowców, dotyczącej indywidualnego rozkładu ich czasu pracy. Czego dokładnie dotyczy petycja? Dlaczego ta zmiana jest niekorzystna dla pracowników? W jaki sposób wpływa na ich pracę?

– Zmiany wprowadzone w 2012 r. ustawą o czasie pracy kierowców, w art. 8 dyskryminują kierowców, powodując pogorszenie warunków pracy, wypoczynku. Wpłynęły one niekorzystnie na ich wynagradzanie. Indywidualny rozkład czasu pracy, wprowadzony w art. 8 ust. 2, 3 i 4 ustawy, doprowadził do sytuacji, w której pracodawcy mogą wdrażać różne godziny rozpoczęcia i kończenia pracy. Mogą także wezwać pracownika-kierowcę do wykonywania pracy ponownie w tej samej dobie pracowniczej i nie oznacza to pracy w godzinach nadliczbowych. To także powoduje, że pojęcie 24-godzinnej doby pracowniczej dla kierowców, o której jest mowa w art. 8 ust. 1 wspomnianej ustawy, straciło dotychczasowe znaczenie, ponieważ pracodawcy

od czasu zmiany ustawy mogą skrócić dobę pracowniczą z 24 godzin do na przykład 21 godzin, a nawet do 19 godzin. To oznacza, że nie muszą płacić kierowcom za godziny nadliczbowe za wezwanie ich do pracy w tej samej dobie pracowniczej – inaczej niż to miało miejsce przed zmianą ustawy. Z tego tytułu kierowcy ponoszą straty finansowe. Indywidualny rozkład czasu pracy powoduje, że po skróceniu doby pracowniczej, w pięciodniowym tygodniu pracy pojawia się sześć cykli pracy. Taki system stał się bardzo wyczerpujący dla kierowców. Ma on bardzo niekorzystny wpływ na ich zdrowie, życie rodzinne, a także na bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Tak eksploatowani kierowcy są zagrożeniem w ruchu drogowym, a media w razie wypadku drogowego z udziałem kierowców zawodowych zazwyczaj informują, że zawinił czynnik ludzki, a nie stan techniczny pojazdu. Niestety nikt nie pyta, w jakich warunkach musi pracować ten „czynnik ludzki”. Indywidualny rozkład czasu pracy musi być usunięty z ustawy.

– Poprzedni rząd tłumaczył potrzebę wprowadzenia tych zmian złą sytuacją ekonomiczną przewoźników i niestabilną sytuacją transportu drogowego. Jakich argumentów związek używał przeciwko tym tezom?

– Była to tylko wygodna przykrywka dla tych zmian. Tak naprawdę zaowocowało to jeszcze większym pogorszeniem sytuacji w transporcie drogowym, ponieważ zmiany te zniechęciły dotychczasowych kierowców zawodowych do wykonywania zawodu i spowodowały falę odejść do innych miejsc zatrudnienia. Potencjalni kandydaci nie chcą pracować w tej branży ze względu na wyczerpujący system pracy. Kierowca w dyspozycji pracodawcy jest od 13 do 15 godzin na dobę, mając w zanadrzu jedynie krótki odpoczynek dobowy od 9 do 11 godzin, oraz tygodniowy odpoczynek od 24 do 45 godzin. Niekorzystne zmiany w ustawie z 2011 r. zostały wprowadzone z inicjatywy grupy posłów, wobec tego nie było konsultacji społecznych i związki zawodowe nie mogły w ramach dialogu społecznego zająć stanowiska w tej sprawie. Dopiero po zmianie ustawy w 2012 r.

rozpoczęliśmy odpowiednie działania przy współpracy z Forum Związków Zawodowych, do której to federacji należymy jako związek.

– Czy ówczesny resort wsłuchiwał się w wasze argumenty?

– Wystosowaliśmy w tej sprawie szereg pism, między innymi do Marii Wasiak, ówczesnej Minister Transportu i Rozwoju, oraz do sejmowej Komisji Infrastruktury, z propozycją wielu zmian w ustawie o czasie pracy kierowców. Po tych pismach początkowo wydawało się, że ówczesny resort skłonny jest pochylić się nad naszymi propozycjami, ale była to tylko złudna nadzieja. Pozytywną opinię na temat propozycji naszych zmian zawarł w piśmie Zbigniew Rynasiewicz, Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju. Jednak skończyło się tylko na pozytywnej opinii. Mamy nadzieję, że obecny rząd i parlament zmieniają to złe prawo.

– Jak obecnie ocenia Pan szansę na powrót do poprzedniego stanu prawnego? Czy obecnie są prowadzone jakieś rozmowy w tej sprawie z przedstawicielami ministerstw?

– Zobaczymy, co się stanie w przyszłości, ale mamy głęboką nadzieję, że w obecnej sytuacji politycznej istnieje szansa na powrót poprzedniego stanu prawnego, a nawet na poprawienie ustawy o czasie pracy kierowców oraz innych przepisów dotyczących ich pracy, tak, aby zatrzymać obecnych kierowców w tym zawodzie i zachęcić do pracy w naszej branży inne osoby. Uważamy, że takie zmiany są niezbędne, ponieważ oficjalnie mówi się o braku kierowców zawodowych idącym w dziesiątki tysięcy wakatów. W tym celu, na wniosek Rady Dialogu Społecznego w sprawie powołania zespołu dla prowadzenia branżowego dialogu społecznego ds. transportu drogowego, obecna Minister Rodziny Pracy i Polityki Społecznej powołała Trójstronny Zespół ds. Transportu Drogowego, działający przy Ministrze Infrastruktury i Budownictwa. Powołanie tego zespołu powinno przyczynić się do wypracowania nowych, lepszych przepisów prawa o transporcie drogowym, w których uwzględnione

będą godziwe warunki pracy, płacy i odpoczynku kierowców. Jesteśmy wdzięczni za tę inicjatywę.

– Z jakimi problemami borykają się obecnie kierowcy w Polsce? Co należałoby jeszcze zmienić?

– Problemy te uzależnione są od rodzaju transportu. Inne kłopoty występują w przewozie towarów, w przewozach międzynarodowych i krajowych, a inne w przewozie osób, w tym w przewozie osób do 50 km. W przewozie towarów czy surowców problemem jest zbyt długi czas pracy, krótkie odpoczynki dobowe i tygodniowe oraz ograniczony dostęp do infrastruktury socjalnej w miejscu odbywania odpoczynku dobowego i tygodniowego. Kierowcy są przymuszani do odbywania odpoczynku w kabinie kierowcy i nie mają możliwości odpowiednio wypocząć i zregenerować organizmu. Z biegiem czasu nawarstwia się przemęczenie fizyczne i psychiczne. Problemem są również źle zlokalizowane parkingi dla samochodów ciężarowych. Dobiegający hałas z dróg uniemożliwia kierowcom spokojny sen. Kierowcom doskwiera także długotrwała rozłąka z rodziną oraz fakt, że będąc w trasie siłą rzeczy trudno zadbać o odpowiednie odżywianie się, co potem wpływa negatywnie na zdrowie. Ponadto dochodzą kradzieże przewożonych ładunków i okradanie kierowców. Ogólnie praca ta stała się niebezpieczna. Pewną niedogodnością jest także długotrwałe oczekiwanie na terminalach odpraw granicznych na wschodniej granicy naszego kraju. Ograniczony jest dostęp do sanitariatów i pomieszczeń socjalnych, sfatygowana i przestarzała jest infrastruktura na terminalach. Niestety te przeszkody nie są rekompensowane adekwatnymi zarobkami. Wynagrodzenie określone w umowie o pracę w większości przypadków oscyluje wokół minimalnej krajowej. Głównym problemem kierowców pracujących w komunikacji miejskiej jest z kolei właśnie wydłużony czas pracy, o którym wcześniej mówiłem (nawet do 12 godzin na dobę). Pracodawcy wprowadzają indywidualny rozkład czasu pracy, co przyczynia się do skracania odpoczynku dobowego tylko do minimalnej wartości, tzn. do 11 godzin na dobę. Nie

stosuje się takiego indywidualnego rozkładu czasu pracy w żadnym innym zawodzie w naszym kraju, przez co kierowcy są wyjątkowo dyskryminowani. Wiąże się to z dużym obciążeniem psychicznym i fizycznym. Z tym obciążeniem nie radzą sobie i nie zgadzają się na nie w szczególności młodzi kierowcy, którzy mają możliwość podjęcia pracy w innych zawodach, mniej wyczerpujących i oferujących porównywalne lub wyższe zarobki, przy 8-godzinnym dniu pracy i znacznie dłuższym odpoczynku. Ponadto często zwracamy uwagę na nieuwzględnianie w wynagrodzeniu kierowców wydłużających się czynności związanych z obsługą codzienną pojazdu –przy wyjeździe z zajezdni autobusowej i po zjeździe po zakończonej pracy. Należałoby też zrobić coś z ograniczonym dostępem do infrastruktury socjalnej na pętlach autobusowych. Ponieważ coraz więcej kobiet pracuje w komunikacji miejskiej na stanowisku kierowcy, dostęp do sanitariatów jest kluczowym wyzwaniem dla organizatorów przewozów. Nawet władze Warszawy nie rozwiązały do tej pory tego ważnego problemu. Kolejna paląca kwestia, która wymaga zmiany, to źle zaplanowane rozkłady jazdy, nieuwzględniające korków ulicznych i przyczyniające się do tego, że kierowcy przyjeżdżają z dużym opóźnieniem, co ogranicza ich możliwość odpoczynku i generuje konflikty z pasażerami.

– Transport publiczny w Polsce niedomaga. Polikwidowano PKS-y, do wielu miejscowości nie dojeżdża żaden bus lub autobus. Trwają prace nad nowelizacją ustawy o transporcie publicznym, która w założeniu ma wyjść naprzeciw oczekiwaniom wielu obywateli pozbawionych dostępu do transportu. Jak Pan ocenia ten projekt i co według Pana powinno się w nim jeszcze znaleźć, aby usprawnić transport w kraju?

– Publiczny transport zbiorowy to poważne wyzwanie dla gmin, związków międzygminnych, miast na prawach powiatu, związku powiatów i województw. Obecnie ta forma transportu nie funkcjonuje dobrze, przez co niektóre rejony kraju pozbawione są dostępu do komunikacji publicznej. Ustawa o Publicznym Transporcie Zbiorowym z 1 marca 2011 r. znacząco zmieniła

zasady odpowiedzialności za funkcjonowanie komunikacji publicznej. Podstawową zmianą wprowadzoną w życie w ramach tej ustawy jest nałożenie na jednostki samorządu terytorialnego obowiązku organizacji publicznego transportu zbiorowego na swoim terenie. Takie rozwiązanie powoduje, że to organizator, a nie przedsiębiorca, będzie ponosił odpowiedzialność wobec społeczeństwa za funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego. Tylko że obecnie to jest tylko teoria zapisana w ustawie, niewiele mająca wspólnego z praktyką. Można tutaj mnożyć przykłady i jednoznacznie stwierdzić, że większość jednostek samorządu terytorialnego nawet w najmniejszym stopniu nie wywiązuje się z obowiązków nałożonych na nie w ramach ustawy o PTZ. Otóż samorządy nie badają potrzeb przewozowych swoich mieszkańców dla obszaru właściwości organizatora, nie organizują komunikacji publicznej, a jeśli nawet, to nie interesują się, w jaki sposób ona funkcjonuje i czy zaspokaja potrzeby lokalnej społeczności. Samorządy nie dofinansowują komunikacji i nie wyrażają zainteresowania, aby współfinansować już istniejący transport, szczególnie na odcinkach nierentownych, ale istotnych z punktu widzenia dobra wspólnego i interesu społecznego. Według mojej oceny, jako osoby, który od lat jest związana z transportem publicznym, te wszystkie elementy składają się na fakt, że kolejne miejscowości są odcinane od komunikacji. Bez udziału samorządów lokalnych w jej organizowaniu i finansowaniu żaden przewoźnik samodzielnie nie udźwignie ciężaru realizacji tych zadań tam, gdzie jest bardzo mały potok pasażerski i nie zapewnia on nikomu rentowności. Transport publiczny był od lat zaniedbywany, ciągle odkładano na później problem niewystarczającego dofinansowania. W biednych powiatach i gminach doprowadziło to do pozbawienia społeczności lokalnej dostępu do komunikacji zbiorowej. W niektórych regionach kraju funkcjonują mali przewoźnicy, tzw. busiarze, ale ta komunikacja nie ma nic wspólnego z transportem publicznym, to raczej działająca szara strefa czyszcząca lokalny rynek z pieniędzy poprzez omijanie rejestracji przejazdu na kasie fiskalnej lub używanie kasy fiskalnej niespełniającej

kryteriów rozporządzenia o kasach rejestrujących przejazd. Przewoźnicy komercyjni są zainteresowani tylko liniami o wysokim potoku pasażerskim. Dlatego są potrzebne konkretne rozwiązania systemowe, które wyeliminują szarą strefę i uprościć prowadzenie komunikacji przewoźnikom spełniających określone kryteria, np. zatrudnianie kierowców do wykonania zadania publicznego na umowę o pracę. Jednak do dobrego funkcjonowania komunikacji publicznej potrzebny jest jeden podstawowy element, jakim jest finansowanie przez polskie państwo zadań z tego zakresu, bo przekazywanie tych obciążeń samorządom lokalnym to tylko odsunięcie narastającego problemu. Problem pozostaje, bo większość samorządów niższego szczebla w naszym kraju nie jest obecnie w stanie sfinansować dodatkowych i kosztownych zadań z zakresu komunikacji publicznej. Dlatego właśnie niezbędna jest pomoc finansowa ze środków wojewódzkich lub z budżetu państwa. Zaproponowane zmiany w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym (projekt z dnia 27.02.2017 r.) w pewnym stopniu mają szansę poprawić dostęp do komunikacji. Godna uznania jest zasada, według której dostęp do rynku przewozów drogowych będzie możliwy tylko w drodze umów pomiędzy operatorem a organizatorem w ramach zawartych przetargów, z wyjątkiem międzywojewódzkich przewozów pasażerskich. Operatorzy, którzy wygrali przetarg, będą mogli obsługiwać te odcinki, gdzie są duże potoki pasażerskie, co zapewni im rentowność, dzięki czemu obciążenie finansowe dla gmin i powiatów będzie mniejsze.

– Dziękuję za rozmowę.

Z Zenonem Kopyścińskim rozmawiał Bartosz Oszczepalski

Zdjęcie: [Matthias Ripp](#) (CC BY 2.0)

Źródło: [NowyObywatel.pl](#)