



Ogólnokrajowe Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych i Spedytorów „Podlasie” w Siedlcach

Ogólnokrajowe Stowarzyszenie Przewoźników w Białej Podlaskiej

Stowarzyszenie Przewoźników Krajowych i Międzynarodowych oraz Spedytorów Ziemi Ostrowskiej

Stowarzyszenie Przewoźników Podlasia w Białymstoku

Zrzeszenie Przewoźników Drogowych w Ostrołęce

Białystok, 08.04.2026 r.

W odpowiedzi na pismo Zakładu Ubezpieczeń Społecznych z dnia 20 marca 2026 r. (znak: 992900.4100.11.2026), zawierające projekt nowych Wyjaśnień dotyczących zasad wynagradzania kierowców, uwzględniających zmiany wynikające z art. 26g ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. z 2024 r. poz. 220, z późn. zm.) oraz prośbę o przedstawienie stanowiska wobec zaproponowanego podejścia organu ubezpieczeń społecznych w zakresie ustalania podstawy wymiaru składek na ubezpieczenia społeczne kierowców wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe przedkładamy stanowisko środowiska **organizacji przewoźników Porozumienia Białowieckiego** i informujemy, że w obliczu dynamicznych zmian w transporcie międzynarodowym rekomendujemy zmianę ustawy o czasie pracy kierowców w zakresie art. 26g Ustawy o czasie pracy kierowców (Opracowano na podstawie: t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 220, z 2025 r. poz. 1661).

Środowisko transportowe żąda wprowadzenia następujących zmian w brzmieniu art. 26g Ustawy o czasie pracy kierowców:

„W przypadku kierowców wykonujących zadania służbowe w ramach międzynarodowych przewozów drogowych, których miesięczny przychód jest wyższy niż przeciętne wynagrodzenie, w skład przychodu stanowiącego podstawę wymiaru

składki na ubezpieczenie społeczne, o której mowa w ustawie z dnia 13 października 1998 r. o systemie ubezpieczeń społecznych nie wchodzą:

- 1) kwota stanowiąca równowartość **90 euro** za każdy dzień pobytu za granicą, waloryzowana corocznie o wskaźnik inflacji, z zastrzeżeniem że tak ustalony miesięczny przychód tych osób stanowiący podstawę wymiaru składek nie może być niższy od kwoty **minimalnego wynagrodzenia**;
- 2) należności stanowiące zwrot równowartości poniesionych przez kierowcę kosztów:
 - a) noclegu, o którym mowa w art. 8 ust. 8 rozporządzenia (WE) nr 561/2006,
 - b) podróży do miejsca rozpoczęcia międzynarodowego przewozu drogowego środkami transportu innymi niż pojazd będący w dyspozycji pracodawcy lub podmiotu, na rzecz którego kierowca wykonuje międzynarodowy przewóz drogowy,
 - c) niezbędnych udokumentowanych wydatków określonych lub uznanych przez pracodawcę lub podmiot, na rzecz którego kierowca wykonuje międzynarodowy przewóz drogowy, odpowiednio do uzasadnionych potrzeb w wysokości nieprzekraczającej kwoty wydatków faktycznie poniesionych i udokumentowanych przez kierowcę,
 - d) korzystania z urządzeń sanitarnych, określonych na podstawie średnich nieudokumentowanych kosztów takich usług oferowanych w ogólnodostępnych miejscach obsługi podróżnych w państwach, w których kierowca wykonuje zadania służbowe.

W przypadku obowiązujących przepisów, w tym art. 26g polski transport nie jest konkurencyjny w kontekście zatrudnienia kierowców w transporcie międzynarodowym w stosunku do przewoźników z innych krajów unijnych, np. Niemcy, Litwa, Słowacja, Węgry, Rumunia.

UZASADNIENIE

1. Potrzeba i cel regulacji

Projektowana zmiana ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców ma na celu dostosowanie obowiązujących przepisów do realiów rynkowych międzynarodowego transportu drogowego oraz przywrócenie konkurencyjności polskich przedsiębiorstw transportowych na rynku Unii Europejskiej.

W wyniku wejścia w życie przepisów zmienionych ustawą z dnia 28 lipca 2023 r. o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym oraz wprowadzenia art. 26g do ustawy o czasie pracy kierowców, doszło do istotnego zwiększenia obciążeń publicznoprawnych po stronie pracodawców prowadzących działalność w zakresie międzynarodowego transportu drogowego.

Obowiązujące regulacje, w szczególności:

- ustalenie równowartości 60 euro jako kwoty wyłączanej z podstawy wymiaru składek,
- oraz powiązanie minimalnej podstawy wymiaru składek z przeciętnym wynagrodzeniem,

prowadzą do znaczącego wzrostu kosztów pracy kierowców zatrudnionych w transporcie międzynarodowym.

2. Brak konkurencyjności polskich firm transportowych

Polska branża transportowa stanowiła jeden z kluczowych sektorów gospodarki, będąc liderem przewozów międzynarodowych w Unii Europejskiej. Rolę lidera przejmują przedsiębiorstwa transportowe z innych państw członkowskich, które funkcjonują w bardziej elastycznych i przyjaznych dla przedsiębiorców systemach wynagradzania kierowców, które pozwalają na:

- niższe efektywne obciążenia składkowe,
- większy udział świadczeń nieoskładkowanych,
- brak powiązania podstawy składek z wysokim i stale rosnącym poziomem przeciętnego wynagrodzenia.

W konsekwencji obecne przepisy prowadzą do:

- spadku konkurencyjności polskich przedsiębiorstw względem firm z Europy Środkowo-Wschodniej (m.in. Litwy, Rumunii, Bułgarii),
 - relokacji działalności transportowej poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej,
 - ograniczenia inwestycji w krajowym sektorze transportowym,
 - ryzyka utraty pozycji lidera transportu drogowego w Unii Europejskiej.
-

3. Zmiana wysokości tzw. „wirtualnej diety”

Projekt zakłada zmianę art. 26g ustawy poprzez podwyższenie kwoty stanowiącej równowartość wyłączonej z podstawy wymiaru składek z 60 euro do 90 euro za każdy dzień pobytu kierowcy za granicą.

Uzasadnienie:

1. Obecna kwota 60 euro nie odpowiada rzeczywistym kosztom utrzymania kierowców wykonujących przewozy międzynarodowe, w szczególności w krajach Europy Zachodniej.
 2. W wielu państwach członkowskich UE stosowane są rozwiązania pozwalające na znacznie wyższe wyłączenia z podstawy składek lub stosowanie systemów diet o wyższej wartości.
 3. Podniesienie limitu do 90 euro:
 - lepiej odzwierciedla realne koszty wykonywania pracy za granicą,
-

4. Zmiana podstawy odniesienia – przeciętne wynagrodzenie → minimalne wynagrodzenie

Projekt przewiduje zmianę mechanizmu ograniczającego możliwość obniżenia podstawy wymiaru składek poprzez zastąpienie odniesienia do przeciętnego wynagrodzenia odniesieniem do minimalnego wynagrodzenia za pracę.

Uzasadnienie:

1. Obecne powiązanie z przeciętnym wynagrodzeniem:
 - znacząco zawyża minimalną podstawę składek,
 - nie odpowiada strukturze wynagrodzeń w sektorze transportu,

- prowadzi do nadmiernych obciążeń składkowych.

2. Minimalne wynagrodzenie:

- stanowi bardziej adekwatny punkt odniesienia dla pracowników mobilnych,
- jest powszechnie stosowanym standardem ochrony pracowniczej,
- zapewnia równowagę pomiędzy interesem pracownika a możliwościami pracodawcy.

3. Zmiana ta:

- umożliwi bardziej elastyczne kształtowanie wynagrodzeń,
- nie wpłynie negatywnie na wynagrodzenie netto pracownika
- zmniejszy presję na przenoszenie działalności poza Polskę.

5. Skutki regulacji

Skutki gospodarcze:

- poprawa konkurencyjności polskich firm transportowych,
- ograniczenie skali relokacji przedsiębiorstw,
- zwiększenie stabilności sektora transportowego.

Skutki społeczne:

- utrzymanie miejsc pracy w Polsce,
- większa przejrzystość systemu wynagradzania kierowców.

Skutki dla finansów publicznych:

- krótkoterminowe zmniejszenie wpływów składkowych,
- długoterminowo – stabilizacja wpływów dzięki utrzymaniu działalności w kraju.

6. Podsumowanie

Projektowana zmiana stanowi odpowiedź na realne problemy branży transportowej i jest niezbędna dla utrzymania konkurencyjności polskiej gospodarki na rynku europejskim.

Podwyższenie poziomu tzw. wirtualnej diety do 90 euro oraz zmiana odniesienia z przeciętnego wynagrodzenia na minimalne wynagrodzenie pozwolą na stworzenie bardziej racjonalnego, przewidywalnego i konkurencyjnego systemu rozliczania pracy kierowców wykonujących przewozy międzynarodowe.

**Ogólnokrajowe Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych i Spedytorów
„Podlasie” w Siedlcach**

Krzysztof Rydzka

Ogólnokrajowe Stowarzyszenie Przewoźników w Białej Podlaskiej

Mieczysław Sienkiewicz

**Stowarzyszenie Przewoźników Krajowych i Międzynarodowych oraz Spedytorów
Ziemi Ostrowskiej**

Stowarzyszenie Przewoźników Podlasia w Białymstoku

Włodzisław Zaro

Zrzeszenie Przewoźników Drogowych w Ostrołęce

Mieczysław Szczepankowski