Minister Rodziny,
Pracy i Polityki Społecznej

BM-II.059.3.26.2024
Warszawa, /elektroniczny znacznik czasu/

**Pani**
**Małgorzata Kidawa-Błońska**
**Marszałek Senatu**
**Rzeczypospolitej Polskiej**

Szanowna Pani Marszałek,

w związku z oświadczeniem Pani Senator Anny Górskiej z 5 września 2024 r., nr 18-406, dotyczącym obniżenia stawek ZUS dla firm zatrudniających kierowców w transporcie międzynarodowym, proszę przyjąć poniższe informacje.

Minister Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej docenia znaczenie i rolę gospodarczą branży transportowej, dostrzega też złożoność warunków funkcjonowania w Polsce przedsiębiorców ją reprezentujących. Warto jednocześnie w tym miejscu podkreślić, że na mocy ustawy z dnia 28 lipca 2023 r. o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 1523), branża transportu drogowego uzyskała szerokie uprawnienia i ulgi w zakresie ubezpieczeń społecznych.

Do Ministerstwa Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej wpłynęło wystąpienie Ministra Infrastruktury z 23 maja 2024 r. wraz z propozycją przepisów ustawowych, przewidujących (preferencyjne z punktu widzenia przedsiębiorców wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe) rozwiązania, dotyczące kształtowania podstawy wymiaru składek na ubezpieczenia społeczne dla osób przez nich zatrudnionych. Propozycja ta, stanowiąca odpowiedź Ministra Infrastruktury na postulaty pracodawców branży transportowej, przewiduje czasowe obniżenie minimalnej deklarowanej podstawy wymiaru składek za kierowców w transporcie międzynarodowym do kwoty minimalnego wynagrodzenia za pracę pracowników (obecnie obowiązuje, dla wszystkich grup pracowników wykonujących pracę za granicą na rzecz polskiego pracodawcy, minimalna deklarowana podstawa wymiaru składek na poziomie co najmniej przeciętnego wynagrodzenia prognozowanego na dany rok kalendarzowy).

W odpowiedzi do Ministra Infrastruktury z 22 lipca 2024 r. Ministra Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej wskazała, że stworzenie warunków konkurencyjności polskich przewoźników lub ich poprawa nie powinny rzutować na zmniejszenie ochrony ubezpieczeniowej kierowców i wysokości ich świadczeń z ubezpieczeń społecznych. Jest to niezwykle istotna kwestia, ponieważ świadczenia pieniężne z ubezpieczeń społecznych mają niejako zastępować utracone zarobki w związku z czasową lub trwałą utratą przez kierowców zdolności do pracy zarobkowej, a także rekompensować rodzinie utratę głównego lub jednego z głównych żywicieli - w przypadku śmierci kierowcy (renty rodzinne).

Także do naszego resortu coraz częściej są kierowane wystąpienia przedstawicieli środowiska kierowców (w tym kobiet będących kierowcami), zaniepokojonych próbami zwiększenia rentowności branży transportu drogowego kosztem zmniejszenia poziomu ochrony ubezpieczeniowej (podstawy wymiaru składek i tym samym podstawy wymiaru świadczeń z ZUS) osób zatrudnionych w tej branży.

Preferencyjne traktowanie wybranej grupy należy rozpatrywać w kontekście konstytucyjnej zasady równości, sformułowanej w art. 32 Konstytucji RP, oraz zasady równości wszystkich ubezpieczonych w zakresie ubezpieczeń społecznych, zadeklarowanej w art. 2a ustawy z dnia 13 października 1998 r. o systemie ubezpieczeń społecznych (Dz. U. z 2024 r. poz. 497, z późn. zm.). Także istniejące orzecznictwo Trybunału Konstytucyjnego wskazuje

tel. 222-500-108
info@mrips.gov.pl
https://www.gov.pl/web/rodzina
ul. Nowogrodzka 1/3/5
00-513 Warszawa

i podkreśla konieczność stosowania zasady równości wszystkich płatników i ubezpieczonych w zakresie m.in. obowiązku opłacania składek.

W odpowiedzi do Ministra Infrastruktury podkreślono również, że Minister Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej pozostaje otwarty na sugestie dotyczące propozycji zmian w zakresie uprawnień i obowiązków poszczególnych grup ubezpieczonych i płatników składek. Należy przy tym podkreślić, że większość rozwiązań w tym zakresie – także te przedstawione przez Ministra Infrastruktury – mają bezpośredni wpływ nie tylko na sytuację ubezpieczeniową kierowców i ich rodzin, ale i na sytuację finansową Funduszu Ubezpieczeń Społecznych (dalej: „FUS"), a w konsekwencji na budżet państwa, z którego dotacja do FUS, kompensująca utrzymujący się w nim stale deficyt, jest finansowana. Z tego powodu kluczowe przy podejmowaniu decyzji o ewentualnym procedowaniu proponowanych przez Ministra Infrastruktury zmian powinno być stanowisko Ministra Finansów, zajęte w sprawie możliwości zabezpieczenia odpowiednich środków na zwiększenie z tego tytułu dotacji do FUS. Ma to szczególne znaczenie, biorąc pod uwagę objęcie Polski przez Unię Europejską procedurą nadmiernego deficytu budżetowego.

Na zakończenie – odnosząc się do prośby Pani Senator Anny Górskiej o informację, czy Ministerstwo Infrastruktury rozważało inne formy wsparcia dla firm transportowych, które nie obciążałyby dodatkowo kierowców ciężarówek, oraz czy były w tej sprawie prowadzone konsultacje z przedstawicielami związków zawodowych i organizacji reprezentujących kierowców – pragnę zaznaczyć, że Minister Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej nie posiada wiedzy na ten temat. Udzielenie odpowiedzi na to pytanie leży w gestii Ministra Infrastruktury.

Z wyrazami szacunku

**z up. Ministra Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej**
**dr hab. Sebastian Gajewski, prof. ucz.**
**Podsekretarz Stanu**
/-kwalifikowany podpis elektroniczny-/