

Pakiet drogowy, czyli zmiany Komisji Europejskiej w transporcie

»» 31 MAJA BR. KOMISJA EUROPEJSKA ZAPREZENTOWAŁA TZW. PAKIET DROGOWY – SZEREG PRZEPISÓW, KTÓRE MAJĄ UPORZĄDKOWAĆ BIUROKRATYCZNY BAŁAGAN W TRANSPORCIE DROGOWYM, A JEDNOCZEŚNIE UZDROWIĆ KONKURENCJĘ NA RYNKU. CZY FAKTYCZNIE TAK SIĘ STANIE DZIĘKI ZAPREZENTOWANYM PRZEPISOM? »»»

OGłoszone przez Komisję Europejską zmiany dotyczą zasadniczych przepisów, z punktu widzenia pracodawców i pracowników sektora transportu międzynarodowego, m.in. dyrektywy o delegowaniu oraz rozporządzeń regulujących czas pracy kierowców czy zasad wykonywania kabotażu.

Propozycje legislacyjne zaprezentowane przez KE mają w założeniu ujednoczyć kluczowe zasady obowiązujące podczas wykonywania międzynarodowego transportu drogowego, zapewnić odpowiednie warunki pracy oraz ochronę socjalną pracownikom, ograniczyć niewspółmierne wymogi administracyjne stawiane obecnie przez niektóre kraje członkowskie oraz wspierać tzw. zdrową konkurencję, również poprzez walkę z firmami „letter-box”.

KE potwierdziła, iż nie planuje w przyszłości wyłączenia sektora transportowego z zakresu stosowania dyrektywy o delegowaniu, jednak przyznała, iż w obowiązujących przepisach znajdują się pewne luki i rozbieżności, mogące

wprowadzać niepewność prawną i problem we wdrażaniu czy kontroli danych regulacji. Proponowane zmiany mają te kwestie rozwiązać.

ZMIANY W DYREKTYWACH O DELEGOWANIU 96/71/WE I 2014/67/UE

Jedną z najważniejszych kwestii w zaprezentowanym Pakiecie drogowym (Pakiecie mobilności) było jasne określenie przez KE liczby dni kalendarzowych, po których przepracowaniu na terytorium danego państwa kierowca podlegałby pod przepisy dyrektywy o delegowaniu, w kontekście wypłaty minimalnego wynagrodzenia i spełniania obowiązków administracyjnych.

Aktualnie to dany kraj UE określa zakres stosowania przepisów, w zależności od typu przewozu towarów czy osób (kabotaż, transport międzynarodowy z załadunkiem, rozładunkiem lub wsiadaniem/wysiadaniem pasażerów, ruch tranzytowy). Przepisy te nie są spójne i różnią się w zależności od wytycznych opublikowanych przez dane państwo członkowskie.

W toku rozmów i negocjacji rozważano opcję 3, 5, 7 czy nawet 15 dni pracy na terytorium kraju przyjmującego.

KE, w przypadku przewozów międzynarodowych, zaproponowała najbardziej restrykcyjną, z punktu widzenia polskiego przewoźnika, regulację: „W przypadku, gdy okres delegowania jest dłuższy niż 3 dni, państwa członkowskie stosują przepisy (...) w odniesieniu do całego okresu delegowania pracowników na ich terytorium w okresie jednego miesiąca kalendarzowego”.

Dla wyliczenia okresów delegowania doprecyzowano: „(a) dzienny okres pracy przez okres krótszy niż sześć godzin spędzonych na terytorium przyjmującego państwa członkowskiego uważa się za pół dnia; (b) dzienny okres pracy przez okres co najmniej sześciu godzin spędzonych na terytorium przyjmującego państwa członkowskiego uważa się za cały dzień”.

Zdefiniowano również, co stanowi „okres pracy”: „przerwy i okresy odpoczynku oraz okresy gotowości spędzone na terytorium przyjmującego państwa członkowskiego uważa się za okres pracy”.

Powyższa zasada 3 dni nie będzie miała jednak zastosowania do przewozów kabotażowych. Przepisy dotyczące minimalnych stawek płac, obowiązujące w przyjmującym państwie członkowskim, w którym wykonywany jest przewóz kabotażowy mają mieć zastosowanie już od pierwszego dnia, w którym świadczony jest taki przewóz.

Podsumowując, podczas wykonywania transportu międzynarodowego, w jednej z trzech sytuacji wymienionych w dyrektywie 97/71/WE, czyli:

- 1) **delegowania pracowników na własny rachunek i pod swoim kierownictwem** na terytorium państwa członkowskiego, w ramach umowy zawartej między przedsiębiorstwem delegującym a odbiorcą usług, działającym w danym państwie członkowskim, o ile istnieje stosunek pracy pomiędzy przedsiębiorstwem delegującym a pracownikiem w ciągu okresu delegowania lub,
- 2) **delegowania pracowników do zakładu albo przedsiębiorstwa należącego do grupy** przedsiębiorców na terytorium państwa członkowskiego, o ile istnieje stosunek pracy między przedsiębiorstwem delegującym a pracownikiem w ciągu okresu delegowania lub,
- 3) **jako przedsiębiorstwo pracy tymczasowej lub agencja wynajmująca personel** w sytuacji wynajmowania pracownika przedsiębiorstwu, prowadzącemu działalność gospodarczą lub działającemu na terytorium państwa członkowskiego, o ile przez cały okres delegowania istnieje stosunek pracy pomiędzy przedsiębiorstwem pracy,

w celu określenia podlegania kierowcy pod wymogi dotyczące płacy minimalnej, przedsiębiorca stosuje regułę 3 dni, a w przewozach

kabotażowych płaca minimalna obowiązuje już od pierwszego dnia świadczenia usługi.

Nie są to na pewno dobre wiadomości dla polskich przedsiębiorstw transportowych, gdyż ujednolicenie tych przepisów pozwoli na skuteczniejsze kontrole stawianych wymagań.

Kwestią w dalszym ciągu nierozstrzygniętą pozostaje definicja „odbiorcy usług” z pkt 1) w kontekście np. przejazdów tranzytowych.

Kolejne zmiany w zakresie delegowania pracowników dotyczyć mają obowiązków administracyjnych, które muszą spełniać przedsiębiorstwa wysyłające kierowców do danego kraju.

Zdaniem KE, obecne przyjęte rozwiązania ograniczają swobodę świadczenia usług transgranicznych w sektorze transportowym.

Określone zostało, iż po wejściu zaproponowanych przepisów w życie państwa członkowskie będą mogły wprowadzać wyłącznie następujące wymogi administracyjne i środki kontrolne:

- obowiązek przesłania zgłoszenia delegowania (na maksymalny okres 6 miesięcy), najpóźniej w momencie rozpoczęcia delegowania, w postaci elektronicznej, w jednym z języków urzędowych przyjmującego państwa członkowskiego lub w języku angielskim. Zgłoszenie to będzie mogło zawierać jedynie podstawowe informacje dotyczące firmy i delegowanego pracownika. Obecnie w każdym z krajów UE istnieje inny druk czy system zgłoszenia lub zaświadczenia o delegowaniu, co w przypadku świadczenia przewozów przez kilka krajów europejskich w trakcie jednego wyjazdu kierowcy generuje olbrzymią pracę administracyjną w przedsiębiorstwie i łatwo o kosztowny błąd;
- zobowiązanie kierowców do udostępniania na żądanie w trakcie kontroli drogowej, w formie papierowej lub elektronicznej, kopii

zgłoszenia delegowania, dowodu operacji transportu odbywającej się w przyjmującym państwie członkowskim (np. list przewozowy) oraz kopii umowy o pracę przetłumaczonej na jeden z języków urzędowych przyjmującego państwa członkowskiego lub na język angielski;

- zobowiązanie kierowców do prowadzenia i udostępniania na żądanie w trakcie kontroli drogowej zapisów tachografu, a w szczególności zapisów dotyczących kodów krajów państw członkowskich;
- zobowiązanie kierowców do udostępniania na żądanie w trakcie kontroli drogowej, w formie papierowej lub elektronicznej, kopii odcinków wypłaty za ostatnie dwa miesiące;
- obowiązek przewoźnika drogowego do wydania, na wniosek organów kontrolnych, po okresie delegowania, w formie papierowej lub elektronicznej, kopii dokumentów, o których mowa w powyższych punktach.

Na uwagę zasługuje fakt, iż KE nie przewiduje w przyszłości konieczności posiadania przedstawiciela na terytorium danego kraju, co również aktualnie generuje dodatkowe koszty w firmie transportowej. »



Kamil Wolański
ekspert OCRK