

## Jaka przyszłość czeka polski transport międzynarodowy?

**W poniedziałek, 23 października w Luksemburgu odbyło się spotkanie Rady Unii Europejskiej w sprawie zmian w Dyrektywie o pracownikach delegowanych. Zgodnie z przyjętym przez organ stanowiskiem, kraje członkowskie będą musiały zastosować się do przyjętych przepisów w ciągu 3 lat od daty ich wejścia w życie. W jaki sposób nowe prawo wpłynie na polskie firmy transportowe?**

Poniedziałkowe obrady Rady ds. Zatrudnienia, Polityki Społecznej, Zdrowia i Ochrony Konsumentów (EPSCO), dotyczyły nowelizacji Dyrektywy o delegowaniu pracowników. Dokładne brzmienie zaproponowanych przepisów nie jest jeszcze znane, jednak przyjęte przez EPSCO porozumienie w znacznym stopniu zmienia zapisy aktualnych regulacji. Przede wszystkim wprowadzono czasowy limit delegowania pracowników za granicę, wynoszący 12 miesięcy (z możliwością przedłużenia o kolejne 6 miesięcy). Po upływie tego czasu pracownik będzie podlegał praktycznie wszystkim przepisom kraju przyjmującego. *„Przyjęte przez EPSCO stanowisko jest zupełnie sprzeczne z poglądami Polski. Rząd nie chciał wyrazić zgody nawet na pierwotną propozycję limitu delegowania pracowników, która wynosiła 24 miesiące”* – komentuje Kamil Wolański, ekspert Ogólnopolskiego Centrum Rozliczania Kierowców.

Podczas głosowania nie było jednomyślności nawet wśród członków Grupy Wyszehradzkiej, ponieważ Czechy oraz Słowacja opowiedziały się za przyjęciem projektu. Polsce i Węgrom, które głosowały przeciwko zmianom w Dyrektywie, nie udało się zablokować decyzji Rady.

### Co zmieni nowelizacja Dyrektywy o pracownikach delegowanych?

Zgodnie z zasadą "równa płaca za tą samą pracę w tym samym miejscu", wynagrodzenia pracowników delegowanych, w tym także kierowców zawodowych wyjeżdżających w międzynarodowe trasy, znacząco wzrosną. Do tej pory, wedle zapisów Dyrektywy o delegowaniu, jedynie branża budowlana musiała wypłacać osobom zatrudnionym w tym sektorze wszystkie dodatki do pensji. *„Nowelizacja Dyrektywy o delegowaniu pracowników okaże się szczególnie kosztowna dla właścicieli firm transportowych, którzy będą musieli dostosować się do zaprezentowanych zmian. Nie boję się zatem użyć sformułowania, że właściwie jedynym sukcesem, jeżeli chodzi o polskie negocjacje w Luksemburgu, jest długość okresu wprowadzania nowych przepisów. Czas na przygotowanie się krajów Unii Europejskiej do wdrożenia zmian ma wynieść 3 lata, firmy zaś będą miały na to rok dłużej”* – wyjaśnia Kamil Wolański, ekspert OCRK.

W środę, 25 października stanowisko w zakresie zmian w Dyrektywie zajął także Parlament Europejski. Decyzja ta oznacza rozpoczęcie negocjacji z państwami członkowskimi UE w sprawie ostatecznego brzmienia przepisów. Jednak przewiduje się, że nie ma już szans na wyłączenie spod Dyrektywy sektora transportowego tak, by kierowcy zawodowi nie byli traktowani jako pracownicy delegowani. *„Z nowych zapisów Dyrektywy nie udało się wyłączyć transportu międzynarodowego, o co szczególnie zabiegała Polska. Kwestia ta ma zostać uregulowana osobno, dopiero w trakcie prac nad Pakietem mobilności”* – dodaje Kamil Wolański. Ważny będzie także finalny kształt zapisów dotyczących "kosztów związanych z podróżą służbową", które obecnie są w znacznej mierze częścią wynagrodzenia polskich kierowców. Istotne, by pod pewnymi warunkami pozostały one częścią płacy minimalnej krajów zachodnich.

Podczas poniedziałkowych obrad Rada EPSCO przyjęła również częściowe porozumienie dotyczące ujednolicenia systemu ubezpieczeń społecznych w krajach UE. Przedstawiciele rządu Polski wyraźnie podkreślili swój sprzeciw wobec zmian dotyczących m.in. nakładania kar za wcześniejszy brak zaświadczeń A1 (retroaktywne wycofanie zaświadczeń).