

PAKIET NA RZECZ MOBILNOŚCI DOTYCHCZASOWE PRACE

Krótki przewodnik po stanowiskach Rady Unii Europejskiej
i Parlamentu Europejskiego

Informacje dla związków zawodowych i kierowców zawodowych



PAKIET NA RZECZ MOBILNOŚCI DOTYCHCZASOWE PRACE

krótki przewodnik po stanowiskach Rady Unii Europejskiej i Parlamentu Europejskiego

PAKIET NA RZECZ MOBILNOŚCI NIE ZOSTAŁ JESZCZE ANI UZGODNIONY, ANI PRZYJĘTY

Jednak zarówno ministrowie transportu 28 państw członkowskich UE (Rada Unii Europejskiej), jak i Parlament Europejski przyjęły swoje stanowiska w tej sprawie. Na jesieni 2019 r. obie instytucje spotkają się, by rozpocząć negocjacje zmierzające ku ostatecznemu porozumieniu.

Celem niniejszej broszury jest przekazanie związkom zawodowym i kierowcom zawodowym informacji co do pozytywnych i negatywnych aspektów obu stanowisk, by wskazać zagrożenia, przed którymi staniemy w procesie przyszłych negocjacji i poinformować Państwa o działaniach, które zamierza podjąć ETF (Europejska Federacja Pracowników Transportu), by wyeliminować te zagrożenia.

CZAS PROWADZENIA POJAZDU I OKRESY ODPOCZYNKU (ROZPORZĄDZENIE [WE] nr 561/2006)

Bardzo dobre wiadomości dla kierowców

Zgodnie ze stanowiskiem obu instytucji:

- kierowcy będą regularnie wracać do domu co najmniej **raz na miesiąc**;
- pracodawca **nie może** wymagać od kierowcy, by ten odbywał tygodniowy odpoczynek o długości 45 godzin lub dłuższy **w pojeździe**.



Bardzo dobre wiadomości dla społeczeństwa

- **Mniej zmęczeni** kierowcy autobusów, autokarów i ciężarówek to **bezpieczniejsze drogi i bezpieczniejsi pasażerowie**.

zagrożenia i brak pewności

Dwa systemy rozliczania czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku?

- **Parlament Europejski** stwierdza, że obowiązujące obecnie zasady powinny mieć zastosowanie do **wszystkich** i że nie należy w zasadach tych wprowadzać jakichkolwiek zmian;
- **Rada Unii Europejskiej** natomiast stwierdza, że obecne zasady powinny mieć zastosowanie jedynie do **kierowców, którzy pracują w swoim kraju**. Po przekroczeniu przez kierowcę granicy (transport międzynarodowy) jego pracodawca będzie mógł przesunąć czterdziestopięciodzinny okres odpoczynku kierowcy o kolejny tydzień. Innymi słowy pracodawca będzie mógł wymagać od kierowcy w transporcie międzynarodowym, by prowadził pojazd przez trzy pełne tygodnie i korzystał w tym okresie jedynie z dwóch dni odpoczynku.

Oto przykład praktycznego zastosowania propozycji Rady: francuski kierowca pracujący tylko we Francji będzie korzystał z obowiązujących obecnie zasad. Jednak jeśli po 10 dniach pracy w transporcie krajowym przekroczy granicę 11 dnia, by odebrać towar poza granicami Francji, jego okres odpoczynku będzie mógł zostać przeniesiony o kolejny tydzień.

Nie tylko gorsze samopoczucie kierowców...

- Dwa systemy rozliczania czasu prowadzenia pojazdu, zgodnie z propozycją Rady, uwarunkowane przekroczeniem granicy, utrudnią **egzekwowanie przepisów**. Rozporządzenie w sprawie czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku jest jednym z najsurowiej egzekwowanych aktów prawnych w transporcie drogowym w Europie. Dwa systemy rozliczania czasu prowadzenia pojazdu położą kres **skutecznym kontrolom** czasu prowadzenia pojazdu, czasu pracy i okresów odpoczynku kierowców autobusów, autokarów i samochodów ciężarowych oraz sprawią, że zapis z tachografów cyfrowych nie będzie mógł być skutecznie wykorzystywany przez organy kontroli.
- Dwa systemy rozliczania czasu prowadzenia pojazdu **negatywnie wpłyną na stan bezpieczeństwa na drogach**. Dziesiątki tysięcy kierowców autobusów i samochodów ciężarowych w transporcie międzynarodowym będzie musiało prowadzić pojazdy i pracować przez trzy tygodnie zanim będą mogli odpocząć. I to by było na tyle, jeżeli chodzi o zobowiązanie UE do ochrony dobrego samopoczucia obywateli oraz bezpieczeństwa na drogach!



Jak często kierowca będzie mógł tak naprawdę wrócić do domu?

- Zarówno Rada Unii Europejskiej, jak i Parlament Europejski twierdzą, że **co 4 tygodnie**.
- Zgodnie ze stanowiskiem obu instytucji **pracodawca** będzie ponosił koszty powrotu kierowcy do kraju. Jednakże, aby zwolnić pracodawcę z obowiązku zadbania o powrót kierowcy do domu i opłacenia takiego powrotu, wymagane jest jedynie pisemne oświadczenie kierowcy, że spędza weekend w innym miejscu.

Jaka jest definicja „domu”?

- **Rada Unii Europejskiej** stwierdza, że jest to albo kraj zamieszkania kierowcy, albo kraj, w którym przedsiębiorstwo ma siedzibę operacyjną (centralę).
- **Parlament Europejski** stoi na stanowisku, że „dom” to jedynie kraj zamieszkania kierowcy.

Przykład działania rozwiązania proponowanego przez Radę w praktyce: firma z siedzibą na Słowacji zatrudnia rumuńskiego kierowcę. Jeżeli zostanie przyjęte rozwiązanie proponowane przez Radę Unii Europejskiej, pracodawca będzie działał zgodnie z prawem, jeżeli wyśle rumuńskiego kierowcę na Słowację raz w miesiącu, co oznaczałoby, że pracodawca będzie mieć mniej załatwiania i niższe koszty, niż w przypadku gdyby kierowca wracał do Rumunii, swojego kraju zamieszkania. Jest to w zasadzie nawet lepsze dla przedsiębiorstwa, bo kierowca wróci samochodem firmowym do centrali.

PODSUMOWANIE: Rada Unii Europejskiej i Parlament Europejski wciąż jeszcze negocjują nad systemem rozliczania czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku, muszą także określić definicję pojęcia „dom”.

KOLEJNE DZIAŁANIA ETF

- Kampania ETF „Dom to dom” to kampania zmierzająca do jasnego określenia definicji domu, czyli miejsca zamieszkania kierowcy
- Jest to kampania społeczna ETF informująca o zmęczeniu kierowców, której celem jest zapobieganie wszelkim negatywnym zmianom w systemach rozliczania czasu prowadzenia pojazdów i okresów odpoczynku kierowców autobusów, autokarów i samochodów ciężarowych

INTELIGENTNY TACHOGRAF (rozporządzenie [UE] 165/2014)

Bardzo dobre wiadomości dla kierowców

- Zarówno Rada Unii Europejskiej, jak i Parlament Europejski zgadzają się, że INTELIGENTNY tachograf zostanie zamontowany we wszystkich pojazdach realizujących przewozy w transporcie międzynarodowym (autobusach, autokarach i samochodach ciężarowych) co najmniej **10 lat wcześniej** niż przewidują obecnie obowiązujące przepisy.
- Sprawi to, iż **znacznie łatwiej będzie kontrolować kaboataż i delegowanie pracowników**, ponieważ organy nadzoru będą mogły stwierdzić, w jakim dokładnie okresie pojazdy (autobusy, autokary i samochody ciężarowe) oraz kierowcy przebywały/li odpowiednio w kraju rejestracji i kraju zamieszkania.
- W konsekwencji kierowcy otrzymają **wyższe uposażenie w przypadku pracy zagranicą**, a przedsiębiorstwa nie będą już mogły płacić im wynagrodzeń z kraju pochodzenia, jeżeli kierowcy ci będą obsługiwali transport międzynarodowy lub kaboataż. Świadczenia dla kierowców, takie jak przyszłe emerytury również wzrosną, co wynika z wyższych wynagrodzeń.



Bardzo dobre wiadomości dla organów kontroli

- Zasady kaboatażu i delegowania pracowników **będą znacząco lepiej przestrzegane**.

Bardzo dobre wiadomości dla społeczeństwa

- **Surowsze zasady egzekwowania prawa i skuteczniejsze kontrole** czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku sprawią, że drogi będą **znacznie bezpieczniejsze**.

Od kiedy będą obowiązywać INTELIGENTNE tachografy?

- Rada twierdzi, że **4 lata** po przyjęciu pakietu na rzecz mobilności wszystkie pojazdy (autobusy, autokary i samochody ciężarowe) w transporcie międzynarodowym będą obowiązkowo wyposażone w INTELIGENTNY tachograf.
- Parlament Europejski ustalił ten okres na **5 lat**.

PODSUMOWANIE: Rada i Parlament Europejski muszą jeszcze wynegocjować okres, po upływie którego INTELIGENTNE tachografy staną się obowiązkowe.

KOLEJNE DZIAŁANIA ETF

- Zadać o to, by INTELIGENTNY tachograf został wprowadzony jak najszybciej to możliwe!
- Kampania i współpraca z organami kontroli UE, by zadbać o uniemożliwienie zafalszowywania zapisu INTELIGENTNYCH tachografów

DELEGOWANIE PRACOWNIKÓW

Bardzo dobre wiadomości dla kierowców

- Wraz ze wczesnym wprowadzeniem INTELIGENTNYCH tachografów organy kontrolne będą **lepiej wyposażone**, by określać **dokładny czas**, w którym kierowca pracował w innym kraju.
- W konsekwencji, jeżeli kierowca pracuje za granicą, wykonuje kabotaż i świadczy usługi w transporcie międzynarodowym, będzie otrzymywał **wyższe wynagrodzenie**, a przedsiębiorstwo go zatrudniające nie będzie już mogło wypłacać mu wynagrodzenia, które otrzymywałby w kraju pochodzenia.
- W przypadku **tranzytu nie będą mieć zastosowania zasady oddelegowywania pracowników**, a kierowcy będą otrzymywać wynagrodzenie kraju, w którym przedsiębiorstwo jest zarejestrowane. Jednak w ramach rekompensaty **Parlament Europejski** proponuje, by miejscem rejestracji przedsiębiorstwa było miejsce, z którego kierowcy **zazwyczaj świadczą usługi** (patrz poniższy bardziej szczegółowy przykład).
- Po przyjęciu pakietu na rzecz mobilności kierowcy nie będą już otrzymywać jedynie minimalnego wynagrodzenia kraju, w którym rozpoczynają transport lub w którym go kończą, a **pełne wynagrodzenie**, które obejmuje wiele dodatków poza wynagrodzeniem minimalnym: na przykład doroczne zasiłki urlopowe.



Plusy i minusy

Wyłączenia

- **W przypadku kabotażu** zasady oddelegowywania pracowników będą **mieć zawsze zastosowanie**. W odniesieniu do **transportu międzynarodowego** zgodnie ze stanowiskiem zarówno Rady Unii Europejskiej, jak i Parlamentu, kierowcy nie **będą objęci** zasadami delegowania pracowników, jeżeli świadczą jedynie **proste usługi eksportowe i importowe**. Po instalacji INTELIGENTNYCH tachografów we wszystkich pojazdach poza dwustronnymi operacjami transportowymi kierowca może zostać skierowany do wykonania jednego załadunku i/lub rozładunku w krajach, przez które przejeżdża, przy założeniu, że odbiór i dostawa nie są realizowane w granicach tego samego kraju. **Te dwie operacje również nie będą objęte** zasadami o delegowaniu pracowników, a zatem nie będzie mieć zastosowania wynagrodzenie krajów, w których kierowca załadowuje lub rozładowuje pojazd. Poniższy przykład obrazuje taką sytuację.

Kierowcy przejeżdżający przez terytorium danego kraju (tranzyt) nie będą otrzymywać wynagrodzenia kraju, przez który przejeżdżają

- Rada Unii Europejskiej i Parlament Europejski stoją na tym samym stanowisku odnośnie do tej kwestii, opierając się o założenie, że **w kraju tranzytu nie jest świadczona żadna usługa**.
- Kierowca, który świadczy usługi w transzycie otrzyma **stawkę kraju, w którym zarejestrowane jest przedsiębiorstwo przewozowe go zatrudniające**.

Jest też jednak dobra wiadomość:

- **Parlament Europejski** stwierdza, że siedzibą (kraj rejestracji przedsiębiorstwa) musi być miejsce, w którym kierowcy **zwyczajowo świadczą usługi** lub z którego **wyruszają**, co pośrednio rozwiązuje problem tranzytu, przy czym jednocześnie – i jest to kwestia o jeszcze większym znaczeniu – pozwala to walczyć z jednym z głównych czynników przyczyniających się do dumpingu społecznego.

Przykład: kierowca, który rozpoczyna swoją podróż na Węgrzech z ładunkiem, który ma dostarczyć do Szwecji, a następnie wraca na Węgry, otrzyma węgierskie wynagrodzenie za całą podróż (niezależnie od tego, jakiej jest narodowości).

Jeżeli po dostarczeniu towarów do Szwecji, kierowca nie wróci bezpośrednio na Węgry, a pojedzie gdzieś indziej (odbierze towary w jednym państwie członkowskim i dostarczy je w drugim) zanim wróci na Węgry, to wówczas za każdą taką podróż otrzyma wynagrodzenie krajów odbioru lub dostawy towarów.

Za czas tranzytu kierowca otrzyma węgierskie wynagrodzenie.

Po wprowadzeniu obowiązku korzystania z INTELIGENTNYCH tachografów w pojazdach w transporcie międzynarodowym (data wciąż jeszcze nie została wynegocjowana) kierowca w powyższym przykładzie będzie musiał wykonać jeszcze dwa przejazdy z wynagrodzeniem węgierskim i na węgierskich warunkach w następujący sposób: jeżeli kierowca wyjeżdża z Węgier z ładunkiem, który ma trafić do Szwecji, może zostać poproszony/a o wykonanie jednego załadunku i jednej dostawy w drodze do Szwecji. To samo ma zastosowanie do drogi powrotnej na Węgry, po tym jak odbierze towary, które mają być dostarczone na Węgry.

Jednak zgodnie z rozwiązaniem proponowanym przez Parlament Europejski w przypadku transportu autobusowego i autokarowego możliwe są jedynie przewozy od punktu A do B i z powrotem, aby kierowca wciąż otrzymywał węgierskie wynagrodzenie.

Zgodnie z definicją siedziby proponowaną przez Parlament Europejski przedsiębiorstwa nie będą już mogły rekrutować kierowców np. z Polski, a następnie zatrudniać ich na trasach np. z Niemiec i w Niemczech za polskie wynagrodzenie i na polskich warunkach. Przedsiębiorstwo zatrudniające kierowców spoza Niemiec do świadczenia usług w Niemczech i z Niemiec będzie musiało być zarejestrowane w Niemczech. Do takich kierowców zastosowanie będą mieć wówczas niemieckie wynagrodzenia, zarówno w odniesieniu do tranzytu, jak i do wszelkich przejazdów rozpoczynających się i kończących się w Niemczech.

Jakie dokumenty będą potrzebne podczas kontroli?

Zgodnie ze stanowiskiem obu instytucji przedsiębiorstwa będą zobligowane do:

- przesyłania **zaświadczenia o oddelegowaniu pracownika** do właściwych organów kraju, w którym kierowca wykonuje działalność transportową, objętą zasadami delegowania pracowników (kabotaż itd.)
- przekazywania tego zaświadczenia kierowcy wraz z **umową na świadczenie usług** dołączoną do każdej operacji transportowej (**list przewozowy CMR**)
- po zakończeniu okresu oddelegowania pracownika do przesyłania do organu kraju, w którym kierowca pracował jako pracownik oddelegowany, **zaświadczenie o oddelegowaniu, listów przewozowych CMR** dotyczących wszystkich przejazdów wykonanych przez kierowcę w okresie oddelegowania, **umowę o pracę** oraz **potwierdzenie czasu pracy kierowcy i wynagrodzenia**.



PODSUMOWANIE: Wyjątki od zasad delegowania pracowników oraz środki egzekwowania stosowania się do przepisów muszą jeszcze zostać wynegocjowane przez Radę i Parlament Europejski.

KOLEJNE DZIAŁANIA ETF

- Kampanie, których celem będzie zapewnienie, że dwa „dodatkowe” przejazdy objęte klauzulą transportu dwustronnego będą dozwolone, gdy INTELIGENTNE tachografy będą już obowiązkowe
- Kampania na rzecz stworzenia bezpiecznej platformy, do której dostęp w czasie rzeczywistym będą mieć tylko organy kontrolne, na której wszystkie przedsiębiorstwa w transporcie drogowym będą zobowiązane zapisywać elektroniczne wersje wszystkich dokumentów potrzebnych, by zweryfikować zgodność z przepisami
- Kampania na poziomie UE na rzecz elektronicznego potwierdzenia wypłaty wynagrodzenia (e-pasek)

KABOTAŻ (rozporządzenie [WE] 1072/2009)

Bardzo dobre wiadomości dla kierowców

- W tej chwili negocjuje się **surowsze zasady kabotażu**, jak również **lepsze narzędzia kontroli**, takie jak INTELIGENTNY tachograf. Dla przykładu zgodnie z tymi zasadami nie będzie już możliwe wymaganie od portugalskiego kierowcy, by przez czas nieokreślony pracował we Francji za portugalskie wynagrodzenie.
- Wraz z wczesnym wprowadzeniem INTELIGENTNYCH tachografów organy kontrolne będą w stanie dokładniej określić **okres czasu**, w którym kierowca i pojazd przebywali w danym kraju.
- W konsekwencji **łatwiej** będzie zadbać o to, by kierowcy otrzymywali **właściwe wynagrodzenie**, gdy wykonują operacje kabotażu.
- Kierowcom i związkowi zawodowemu będzie również łatwiej zebrać **dowody naruszeń** i zgłaszać je odpowiednim organom.

Czy będą nowe zasady kabotażu?

- **Rada Ministrów** chce utrzymać obecnie obowiązujące zasady, a zatem samochód ciężarowy, który należy do firmy zarejestrowanej w kraju A może wykonać maksymalnie **3 przewozy krajowe** w kraju B, w okresie 7 następujących po sobie dni.
- **Parlament Europejski proponuje**, by samochód ciężarowy należący do przedsiębiorstwa zarejestrowanego w kraju A mógł realizować przewozy w kraju B jedynie przez **3 dni**, jednak, by **w tym czasie** mógł wykonać **nieograniczoną liczbę operacji** (bez przekraczania maksymalnego czasu kierowania pojazdem, czyli zgodnie z przepisami UE 9-10 godzin dziennie).

Czy przedsiębiorstwa będą mogły z łatwością obejść te przepisy i realizować kabotaż w następujących po sobie okresach?

- Nie, ponieważ zarówno Rada Unii Europejskiej, jak i Parlament Europejski zgadzają się co do wprowadzenia **okresu karencji (ang. cooling off period)**, podczas którego pojazd, który przeprowadził maksymalną liczbę operacji i przebywał maksymalną liczbę dni na terytorium danego kraju, musi wyjechać poza jego granice.
- **Rada Unii Europejskiej** proponuje, by okres ten wynosił **5 dni**.
- **Parlament Europejski** proponuje, by okres ten wynosił **60 godzin**, jednak również że w okresie tym samochód ciężarowy powinien przebywać **w kraju rejestracji** przedsiębiorstwa.

PODSUMOWANIE: Rada Unii Europejskiej i Parlament Europejski będą jeszcze negocjować w sprawie zasad dotyczących okresu kabotażu i działań kabotażowych oraz długości okresu karencji.

KOLEJNE DZIAŁANIA ETF

- Działania lobbingowe, by zadbać o to, by wszelkie zasady były surowsze i łatwiejsze do skontrolowania
- Działania lobbingowe, których celem będzie zadbanie o to, by zasady dotyczące kabotażu nie prowadziły do zaburzenia równowagi na rynkach pracy w krajach UE

DOSTĘP DO ZAWODU (rozporządzenie [WE] 1071/2009 znane także jako ROZPORZĄDZENIE WS. FIRM PRZYKRYWEK)

Bardzo dobre wiadomości dla kierowców

- Przedsiębiorstwom, które nie przestrzegają zasad kabotażu i delegowania pracowników grozi **zakaz prowadzenia działalności w UE**.
- Dzięki surowszym wymogom nałożonym na przedsiębiorstwa w transporcie drogowym (patrz poniższe szczegóły) kierowcom w **mniejszym stopniu grozić będzie zatrudnienie przez firmy przykrywki**, a zatem będą mieli **większą kontrolę** nad swoim stosunkiem zatrudnienia i nad swoimi prawami i przysługującymi im świadczeniami, takimi jak ubezpieczenie społeczne, ubezpieczenie zdrowotne, zasiłki rodzinne it.

Jakie kryteria będzie musiało spełnić przedsiębiorstwo, by uznano je za prawdziwe przedsiębiorstwo – nie zaś firmę przykrywkę?

- Rada stwierdza, że aby spełnić powyższy warunek, przedsiębiorstwo powinno dysponować **dostateczną przestrzenią parkingową** w kraju rejestracji.
- **Parlament Europejski** idzie znacznie dalej, stwierdzając, że przedsiębiorstwo musi realizować **co najmniej jeden załadunek lub rozładunek co 4 tygodnie** w kraju rejestracji. Parlament proponuje również, by przedsiębiorstwo było zobowiązane do posiadania odpowiedniego zaplecza parkingowego w kraju rejestracji.



PODSUMOWANIE: Rada i Parlament Europejski muszą wynegocjować wspólne stanowisko dotyczące kryteriów, które pozwalają stwierdzić, czy dane przedsiębiorstwo nie jest firmą przykrywką.

KOLEJNE DZIAŁANIA ETF

- Kampania na rzecz przyjęcia zasady, że zasadnicza część działalności przewozowej przedsiębiorstwa zajmującego się transportem drogowym musi odbywać się w kraju rejestracji



Europejska Federacja Pracowników Transportu reprezentuje ponad 5 milionów pracowników sektora transportu z ponad 230 związków zawodowych pracowników transportu i z 41 krajów europejskich, w 8 branżach, w tym transportu drogowego i logistyki

Siedziba:

Galerie Agora, Rue du Marché aux Herbes 105, Boîte 11,
B-1000 Brussels
Belgia

www.etf-europe.org

road@etf-europe.org