

Kto będzie kontrolować polskich kierowców w Europie?

data aktualizacji: 2019.06.21



Europejski Urząd ds. Pracy (EUP)¹ to kolejny mały krok w kierunku egzekwowania nowego prawa dotyczącego pracowników delegowanych, w tym między innymi kierowców zawodowych. O instytucji, która ma ruszyć w tym roku z 50-milionowym budżetem, 140 urzędnikami na pokładzie i wizją osiągnięcia pełnej zdolności operacyjnej do 2023 roku, mówi się niewiele w kontekście transportu drogowego. Dlaczego?

Bo celem ogólnym organizacji jest wsparcie obywateli Unii Europejskiej w rozumieniu i przestrzeganiu praw i obowiązków w zakresie mobilności pracowników. Jednak w praktyce szczególnym zainteresowaniem unijnych inspektorów będzie objęty między innymi czas pracy i płaca kierujących ciężarówkami. Według szacunków Komisji Europejskiej codziennie ponad dwa miliony osób przekracza granice państw Wspólnoty w ramach międzynarodowego transportu drogowego. Pasażerów i towary przewożą między innymi polscy kierowcy. Jest zatem kogo kontrolować.

A gdy pakiet mobilności wejdzie w życie, przepisy o pracownikach delegowanych będą numerem jeden na liście wielu inspekcji krajów starej Unii.

16 milionów – aż tyle osób w Europie żyje i pracuje w innym państwie niż rodzime. Ponadto, według szacunków KE, 1,7 miliona osób każdego dnia dojeżdża do pracy poza granicami kraju, w którym przebywa na co dzień. Z najnowszego raportu GUS wynika, że na obczyźnie przebywa obecnie dwa miliony 121 tysięcy Polaków. Gdzie można ich spotkać? Najchętniej wybierane destynacje zarobkowe to Wielka Brytania (około 790 tysięcy osób), Niemcy (ok. 700 tys.), Holandia (120 tys.) oraz Irlandia (110 tys.). Według badania Praca za granicą. Pracuj w Unii, rodacy najczęściej wykonują obowiązki w budownictwie, przy wykańczaniu wnętrz, elektryce czy hydraulice. Są również operatorami maszyn budowlanych. Polska przoduje pod kątem wysyłania swoich pracowników do innych miejsc Wspólnoty, ale w żadnym zestawieniu najczęściej wykonywanych zawodów za granicą nie ma kierowcy.

Dyskusja, czy kierowca może być pracownikiem delegowanym w myśl zapisów międzynarodowego prawa pracy, trwa od dawna. Wydaje się logiczne, że jeśli ktoś wiezie towar codziennie z Polski na przykład do Monachium, następnie wraca do kraju lub przejeżdża przez kolejne państwa, nie powinien być traktowany jako pracownik delegowany w rozumieniu prawa unijnego. Kierowca zawodowy, nawet w czasie najkrótszego okresu rozliczeniowego, może przebywać w różnych miejscach, przekraczając granice kilka razy w ciągu doby. Jednak w tym momencie nie ma to większego znaczenia, gdyż pakiet mobilności jest na ostatniej prostej do zatwierdzenia w Brukseli. Czekamy jedynie na wynik rozmów pomiędzy nowymi przedstawicielami Parlamentu Europejskiego oraz członkami Rady UE i Komisji UE. Oceniają oni, czy obecne propozycje trafią bezpośrednio pod głosowanie w Radzie czy powrócą do prac w komisjach parlamentarnych.- mówi Łukasz Włoch, ekspert główny Ogólnopolskiego Centrum Rozliczania Kierowców (OCRK). - Należy zwrócić uwagę, że do chwili rozstrzygnięcia losów pakietu mobilności, kierowcy podlegają rozliczeniu płacy minimalnej jako pracownicy delegowani. Ale w tym momencie polski przedsiębiorca ma możliwość uwzględniania części kosztów, wynikających z podróży służbowych w rozliczeniu wynagrodzenia minimalnego zagranicą. Taka sytuacja jest korzystna dla obu stron - pracodawcy oraz zatrudnionego. Niemniej jednak, prędzej czy później zostaną uporządkowane i wytyczone zasady rozliczania płacy minimalnej obowiązujące na całym rynku europejskim. To nie kwestia czy będą, ale jak będą one naliczane, chociażby, czy należności z tytułu delegacji pozostaną ich częścią. Nasuwa się też pytanie, co się zmieni w obecnym scenariuszu, kto będzie to sprawdzał oraz jak skuteczne będą kontrole. Jednym z organów wspierających inspektorów, kontrolujących kierowców i przewoźników, ma być właśnie Europejski Urząd ds. Pracy - dodaje ekspert OCRK.

ELA będzie pilnować prawa

Według sprawozdania europosła Ismaila Ertuga, jeśli kierowca większość czasu spędza w pracy w innym kraju, stosować się powinno wobec niego Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 593/2008 z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie prawa właściwego dla zobowiązań umownych funkcjonujące jako „Rzym I”. W takim przypadku wskazuje to na konieczność zawarcia kontraktu pomiędzy pracownikiem i pracodawcą na zasadach prawa państwa, na terytorium którego zatrudniony wykonuje największą część swoich obowiązków, czyli np. zgodnie z prawem niemieckim. Czy słusznie? Między innymi takie wątpliwości oraz wszelkie spory dotyczące równania warunków wynagradzania miejscowych z płacą kierowców ma pomóc rozstrzygać powołany w Brukseli EUP.

Urząd zgodnie z założeniami ma realizować w szczególności cele związane ze wspieraniem państw członkowskich w ułatwianiu obywatelom i pracodawcom dostępu do informacji o ich prawach i obowiązkach w zakresie mobilności, zabezpieczenia społecznego. Ma też ułatwiać wspólne kontrole oraz usprawniać wymianę informacji między krajami. Wreszcie będzie odpowiedzialny za mediacje i pomoc w znajdowaniu rozwiązań w przypadku sporów między organami państw członkowskich - mówi Mariusz Skurzyński z OCRK. - Taka instytucja winna zapewnić w branży transportowej sprawiedliwy i skuteczny sposób egzekwowania unijnych przepisów. Jak będzie, to się okaże. Jedno jest pewne. Jeśli przepisy pakietu mobilności zostaną zatwierdzone, przewoźnik będzie musiał dostosować się do zasad wynagradzania, obowiązujących we wszystkich krajach, w których kierowca spędził więcej niż trzy dni. Może to doprowadzić do zmiany modelu biznesowego, czyli ograniczania przewozów wyłącznie do jednego kraju i specjalizacji usługi lub znacznego wzrostu przejazdów powrotnych bez załadunku. Pamiętajmy, że za to zapłacą zleceniodawcy, czyli kontrahenci polskich przewoźników, a

także konsument, czyli każdy obywatel UE – dodaje ekspert.

Unia równości, nie wolności

Fragment dyrektywy unijnej z 28 czerwca 2018 roku, dotyczącej delegowania pracowników w ramach świadczenia usług, brzmi:

Z uwagi na wysoce mobilny charakter pracy w międzynarodowym transporcie drogowym wdrożenie niniejszej dyrektywy w tym sektorze budzi szczególne wątpliwości i trudności prawne, które mają zostać rozwiązane w przepisach szczegółowych dotyczących transportu drogowego, w ramach pakietu mobilności, wzmacniających również zwalczanie oszustw i nadużyć.

Co zdecydują europosłowie w sprawie tak zwanego pakietu mobilności? Tego jeszcze nie wiemy, ale pewne jest, że w 2020 roku ma wejść w życie nowelizacja dyrektywy o pracownikach delegowanych, którą miał uzupełniać pakiet. Jeśli do tej te zapisy nie zostaną zatwierdzone w dyskutowanym obecnie kształcie, to kierowcy nie będą podlegali pod jej nowe regulacje, ale Europejski Urząd ds. Pracy już teraz będzie się rozwijał i umacniał swoją pozycję. Warto śledzić jego działania.

[1](#) European Labour Authority, w skrócie ELA

Źródło: