

Agnieszka Hartleb

Prawo pracy w usługach transportowe realizowanych w Unii Europejskiej

JEL: K31. DOI: 10.24136/atest.2018.011

Data zgłoszenia: 21.02.2018. Data akceptacji: 07.03.2018

Operacje transportowe podlegają w niektórych krajach Unii Europejskiej przepisom o pracownikach oddelegowanych, co wiąże się z dużą uciążliwością oraz praktycznymi trudnościami związanymi z wypełnieniem określonych w ustawie obowiązków. Mnogość przepisów i regulacji, z którymi muszą zmagać się polscy przewoźnicy, powoduje nadmierne obciążenie kosztami branży, co wpływa niekorzystnie na ich konkurencyjność i wolny dostęp do europejskiego rynku.

Słowa kluczowe: podróż służbowa, oddelegowanie, operacja transportowa.

Wprowadzenie

Prowadzenie działalności gospodarczej na rynku transportowych usług międzynarodowych w zakresie przewozu osób i towarów nie się za sobą ogromne korzyści gospodarcze i społeczne. Transport należy do szczególnie znaczących czynników, decydujących o efektywności ekonomicznej transakcji w obrotach międzynarodowych. Pod względem organizacyjnym przedsiębiorstwa transportowe mogą oferować usługi przewozowe w sposób regularny i nieregularny. Podział przemieszczania na transport regularny i nieregularny związany jest z aspektem funkcjonalności. Transport regularny to stałe świadczenie usług przewozowych na określonym szlaku, pomiędzy wyznaczonymi punktami transportowymi. Przewóz odbywa się na podstawie przedstawionego rozkładu jazdy, który jest ogłoszony i podany do publicznej wiadomości. Sposób konstruowania rozkładów wynika ze specyfiki danego rynku oraz zapotrzebowania, a także specyfiki rozwiązań przyjętych w poszczególnych gałęziach transportu. Transport nieregularny odnosi się do sytuacji, gdy przewozy odbywają się na podstawie wcześniej zawartej umowy, która wynika z zapotrzebowania zgłaszanego przez klienta. Ogromną rolę we współczesnym handlu międzynarodowym odgrywa znajomość konkurencyjnych usług przewozowych i pomocniczych oraz rynkowych mechanizmów ich funkcjonowania. Z nim też wiąże się duży margines ryzyka, zwłaszcza wówczas, gdy partnerzy handlowi znajdują się w krajach od siebie odległych, a ich towary mają do pokonania długą drogę, granice celne i muszą korzystać ze środków przewozowych różnych gałęzi transportu. Pod względem organizacyjnym przewóz może odbywać się w sposób bezpośredni i pośredni. W pierwszym przypadku transport odbywa się od nadawcy do odbiorcy bez dokonywania przeładunków w punktach transportowych. Do przewozów bezpośrednich najbardziej predysponowany jest transport samochodowy. Rynek usług transportowych charakteryzuje się swoistą specyfiką. Rynek przewozów ładunków jest wtórny i komplementarny w stosunku do rynków towarowych, które kreują zapotrzebowanie na przewozy, oraz substytucyjny, co oznacza możliwość wyboru technologii przewozu, gałęzi transportu, przewoźnika. Podaż usług charakteryzuje się występowaniem zróżnicowanych, co do wielkości i rodzaju, świadczo-

nych usług przedsiębiorstw. Rynek transportowy charakteryzuje się występowaniem tzw. rynków cząstkowych, które odnoszą się do przedmiotu i relacji przewozowej. Konkurencja w transporcie występuje wtedy, gdy na rynku funkcjonuje duża liczba niewielkich przedsiębiorstw świadczących usługi jednorodne oraz duża ilość nabywców tych usług. Żadna z firm nie ma możliwości wpływania na wysokość cen, a przedsiębiorstwa świadczą usługi po cenie ustalonej przez rynek; nie ma możliwości podwyżki cen, gdyż usługa taka nie znalazłaby nabywcy. Również klient żądający wykonania usługi po cenie niższej niż rynkowa nie znajdzie przewoźnika, który podjąłby się tego zadania. W tej formie występuje ponadto pełna swoboda w wejściu i wyjściu z rynku, nie ma również porozumień między przewoźnikami. Transport ładunków w naturalny sposób dopasowuje się do potrzeb przemysłu i handlu. To handel i przemysł tworzą pożyteczne społecznie ilości przewozów, dlatego bezpośrednie uderzenie w przewoźników uderza także w przedsiębiorstwa, które nie mają szczególnie wysokich kosztów społecznych działalności gospodarczej, a których działalność może również być nieodzowna dla prawidłowego funkcjonowania społeczeństwa i gospodarki.

1. Znamiona międzynarodowego transportu drogowego i definicja kabotażu

1.1. Międzynarodowy towarowy transport drogowy

Międzynarodowy transport drogowy to podejmowanie i wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób lub rzeczy pojazdami samochodowymi, za które uważa się również zespoły pojazdów składające się z pojazdu samochodowego i przyczepy lub naczepy, ale również każdy przejazd drogowy wykonywany przez przedsiębiorcę pomocniczo w stosunku do działalności gospodarczej. Trasa pojazdu między miejscem początkowym i docelowym odbywa się z przekroczeniem granicy Rzeczypospolitej Polskiej. Dopuszcza się wykonanie przewozów z zastosowaniem tak zwanego zezwolenia zagranicznego. Dokument ten, otrzymany na podstawie umowy międzynarodowej od właściwego organu innego państwa lub organizacji międzynarodowej przez właściwy organ Rzeczypospolitej Polskiej, pozwala na wykonanie usługi przewozu w międzynarodowym transporcie drogowym, jednokrotnie lub wielokrotnie, do lub z terytorium państwa określonego w zezwoleniu lub tranzytem przez jego terytorium. Możliwy jest przewóz rzeczy, w formie transportu kombinowanego, podczas którego samochód ciężarowy, przyczepa, naczepa z jednostką ciągnącą lub bez jednostki ciągnącej, nadwozie wymienne lub kontener 20-stopowy lub większy korzystają z drogi w początkowym lub końcowym odcinku przewozu, a na innym odcinku z usługi kolei, żeglugi śródlądowej lub transportu morskiego, przy czym odcinek morski przekracza 100 km w linii prostej. Odcinek przewozu początkowego lub końcowego oznacza przewóz pomiędzy punktem, gdzie rzeczy są załadowane, i najbliższą odpowiednią kolejową stacją załadunkową dla odcinka początkowego oraz pomiędzy najbliższą odpowiednią kolejową stacją wyładunkową wewnątrz promienia nieprzekraczającego 150 km w linii prostej ze śródlądowego lub

morskiego portu załadunku lub wyładunku. Niezarobkowy przewóz drogowy – przewóz na potrzeby własne – przejazd pojazdu po drogach publicznych z pasażerami lub bez, przeznaczonego do nieodpłatnego krajowego i międzynarodowego przewozu drogowego osób lub rzeczy, wykonywany przez przedsiębiorcę pomocniczo w stosunku do jego podstawowej działalności gospodarczej [16].

1.2. Wykonywanie międzynarodowych przewozów osób

Prowadzenie działalności gospodarczej polegającej na wykonywaniu międzynarodowych przewozów regularnych oraz przewozów regularnych specjalnych na obszarze państw członkowskich Unii Europejskiej, Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) oraz Konfederacji Szwajcarskiej wymaga uzyskania zezwolenia. Przez wyżej wymieniony regularny międzynarodowy przewóz należy rozumieć publiczny przewóz osób i ich bagażu w określonych odstępach czasu i określonymi trasami. Natomiast przewóz międzynarodowy oznacza przejazd pojazdu w przypadku, gdy miejsce odjazdu i miejsce docelowe znajdują się w 2 różnych państwach członkowskich, z tranzytem lub bez tranzytu, przez co najmniej 1 państwo członkowskie lub państwo trzecie, miejsce odjazdu i miejsce docelowe znajdują się w tym samym państwie członkowskim; obejmuje on zabieranie lub dowożenie pasażerów w innym państwie członkowskim oraz przejazd tranzytem. Natomiast przez przewóz regularny specjalny należy rozumieć niepubliczny przewóz regularny określonej grupy osób, z wyłączeniem innych osób. Przewozy regularne specjalne obejmują przewóz pracowników na trasie między miejscem pracy a miejscem zamieszkania oraz przewóz uczniów i studentów do i z instytucji edukacyjnych. Jeżeli świadczenie międzynarodowych usług regularnych specjalnych odbywa się na podstawie umowy pomiędzy organizatorem i przewoźnikiem, to nie jest wymagane zezwolenie na wykonywanie międzynarodowych przewozów regularnych specjalnych [16].

1.3. Kabotaż – definicja według przepisów prawa transportowego

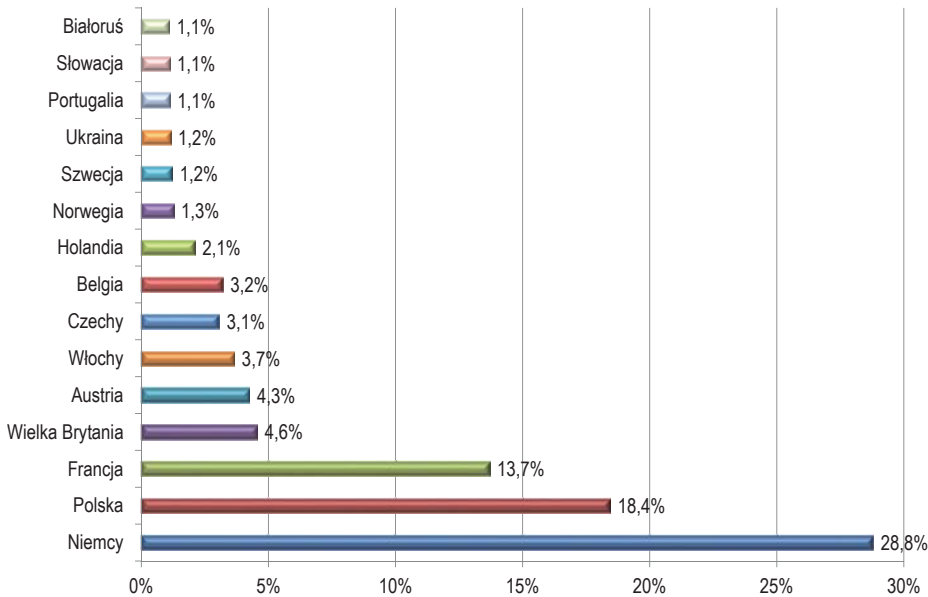
Ustawa o transporcie drogowym definiuje przewóz kabotażowy jako „przewóz wykonywany pojazdem samochodowym zarejestrowanym za granicą lub przez przedsiębiorcę zagranicznego między miejscami położonymi na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej” [16]. Wykonywanie przewozu kabotażowego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przez podmiot mający siedzibę w państwie innym niż państwo członkowskie Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwie członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA), wykorzystującego do przewozu pojazd zarejestrowany w państwie innym niż wyżej wymienione, wymaga uzyskania zezwolenia na przewóz kabotażowy, które wydaje w drodze decyzji administracyjnej Główny Inspektor Transportu Drogowego. Przewóz kabotażowy bez zezwolenia, na podstawie umowy międzynarodowej, może być wykonywany wyłącznie pojazdem samochodowym, z którego dokonano całkowitego albo częściowego rozładunku rzeczy przywiezionych z zagranicy. Pojazd samochodowy, o którym mowa, może być wykorzystany do 3 przewozów kabotażowych w okresie 7 dni, począwszy od dnia, w którym dokonano rozładunku rzeczy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej [16]. Zgodnie z art. 2 pkt. 6) Rozporządzenia 1072/2009 przewóz kabotażowy oznacza krajowy, zarobkowy przewóz wykonywany tymczasowo w przyjmującym państwie członkowskim, zgodnie z rozporządzeniem [13]. Oznacza to, że jeżeli przewoźnik posiadający siedzibę w Polsce wykonuje przewóz na przykład po terenie Włoch, gdzie zarówno miejsce załadunku, jak i rozładunku znajdują się we Włoszech, przewóz taki jest przewozem kabotażowym. W momencie dostarczenia towaru w ramach ruchu mię-

dzynarodowego przewoźnicy drogowi z terenu UE mogą jednym pojazdem (lub w przypadku zespołu – pojazdem silnikowym) wykonać do 3 przewozów kabotażowych, które stanowią następstwo transportu międzynarodowego pochodzącego z innego państwa unijnego lub spoza Unii. Każdy rozładunek traktowany jest jako osobny przewóz kabotażowy. Ostatni wyładunek podczas kabotażu powinien nastąpić w ciągu 7 dni od momentu ostatniego rozładunku na terenie państwa członkowskiego. W przeciągu tego terminu można realizować przewozy w którymkolwiek państwie UE, z tym, że muszą być one ograniczone do 1 kabotażu na państwo członkowskie, wykonanego w ciągu 3 dni od wjazdu bez ładunku na terytorium danego kraju. Z punktu widzenia przewoźników najistotniejsze postanowienia znajdują się w art. 8 Rozporządzenia 1072/2009, który określa, na jakich warunkach przewozy kabotażowe mogą zostać wykonane. Zapisy rozporządzenia pozwalają na wyciągnięcie wniosków, iż do wykonania przewozów kabotażowych uprawniony jest każdy przewoźnik, który posiada licencję wspólnotową. Przewóz kabotażowy może się rozpocząć dopiero po dostarczeniu przesyłki w ruchu międzynarodowym – oznacza to, że przewoźnik musi udokumentować, że przewoził przesyłkę w ruchu międzynarodowym oraz że doszło do jej całkowitego rozładunku. Jeżeli wykonywany przewóz międzynarodowy ma kilka miejsc rozładunku lub kilka listów przewozowych, konieczne jest wyładowanie całości. Przewóz kabotażowy musi być wykonywany tym samym pojazdem, którym wykonany został przewóz międzynarodowy. Uprawnienie do wykonywania przewozów kabotażowych o charakterze tymczasowym jest ściśle związane z pojazdem, którym dokonuje się przewozu. Nie jest więc dopuszczalne posłużenie się innym pojazdem do wykonania przewozu międzynarodowego, a innym do przewozów kabotażowych. Przewoźnik jest uprawniony do wykonania 3 przewozów kabotażowych na terytorium państwa, w którym dokonał on wyładunku przesyłki z ruchu międzynarodowego. Każda podjęta przesyłka, do której wystawiony został list przewozowy, jest traktowana jako pojedynczy przewóz.

2. Tygodniowy odpoczynek w pojeździe

W dniu 21 czerwca 2014 r. Belgia poinformowała o interpretacji art. 8 Rozporządzenia 561/2006 i przyjęła nowe prawo, które zabrania odbywania regularnego tygodniowego odpoczynku w kabine pojazdu i narzuciła karę 1 800 euro za tego typu czyny. W przypadku braku natychmiastowej wpłaty władze mogą zablokować pojazd, zażądać zwrotnej kaucji, skonfiskować pojazd; gdy sprawa trafi do sądu (w przypadku uznania winy) górna granica kary może wynieść nawet 60 000 euro.

W dniu 11 lipca 2014 r. francuska administracja opublikowała zmianę kodeksu transportowego, która zabrania kierowcom spędzania tygodniowego regularnego odpoczynku w pojeździe; przewiduje grzywnę 30 tys. euro i rok więzienia dla przewoźnika za brak zastosowania się do nowych zasad. Taka interpretacja wynika europejskiej legislacji. W art. 8 Rozporządzenia 561/2006 przyjęto, że „jeśli kierowca zadecyduje, dzienne i zredukowane tygodniowe odpoczynki tygodniowe z dala od bazy mogą być spędzone w pojeździe, jeśli tylko ma on odpowiednie warunki do spania i pojazd pozostaje na postoju” [14]. Regularny tygodniowy odpoczynek jest wyłączony z takiej możliwości i dlatego jest zakazane spędzanie tego odpoczynku w pojeździe. Trudno zgodzić się z tą interpretacją. Nie ma bowiem jasnego i wyraźnego zapisu w omawianym rozporządzeniu, które jednoznacznie zabrania spędzania regularnego, tygodniowego odpoczynku w pojeździe. Z punktu widzenia bezpieczeństwa przewozów i właściwych warunków pracy kierowcy powinni mieć możliwość odpoczynku w bazie, jednak długody-



Rys. 1. Kierunki delegowania pracowników transportu w % [15]

stansowe przewozy realizowane z państw peryferyjnych nie mogą być organizowane czy planowane w taki sposób, aby kompletnie wykluczyć odbywanie regularnych tygodniowych odpoczynków kierowców podczas wykonywania operacji transportowych. W art. 19 stwierdzono, że „kraje członkowskie ustanawiają zasady dotyczące kar mających zastosowanie do naruszeń tego rozporządzenia, ale podejmują działania niezbędne do zapewnienia ich wykonalności. Kary te mają być efektywne, proporcjonalne i niedyskryminujące”. Kary te są z pewnością efektywne, ale bez wątplenia nieproporcjonalne i definitywnie dyskryminujące. Co więcej, kara 30 tys. euro narzucona przez prawo francuskie wydaje się być nieadekwatna do tego rodzaju wykroczenia, jakim jest spanie w kabinie. Tego typu naruszenie nigdy nie zostało wskazane jako poważne naruszenie Aneksu IV Rozporządzenia 1071/2009 [12], jednak obecnie jest karane bardziej dotkliwie niż sam brak odpoczynku.

Kolejnym krajem wprowadzającym podobne ograniczenia są Niemcy; zmiany nastąpiły w ustawie *Fahrpersonalgesetzes*, regulującej między innymi socjalne aspekty pracy w transporcie. Firma transportowa będzie zmuszona do takiej organizacji pracy kierowców, aby mogli oni odbywać 45-godzinne (i dłuższe) przerwy albo w domu, albo w siedzibie firmy. W ten sposób chce się zapobiec wysyłaniu kierowców na kilkutygodniowe „przerzuty”, a także ograniczyć kabotaż. 31 marca 2017 r. Bundesrat zaakceptował propozycję zamian przepisów dotyczących czasu pracy i odpoczynku kierowców. Zgodnie z tą zmianą inspektorzy BAG będą mogli nakładać kary za spędzanie przez kierowców regularnego tygodniowego okresu odpoczynku w kabinie samochodu. Grzywna może wynosić od 60 do 180 euro za każdą godzinę spędzoną w samochodzie.

Takie postępowanie ogranicza dostęp do wspólnego rynku polskim firmom transportowym i firmom z krajów potocznie nazywanych krajami Nowej Unii, chociażby z uwagi na położenie geograficzne. Pracownicy z Niemiec i Francji mają większe możliwości powrotu nawet z najdalszego rejonu Europy na tygodniowy odpoczynek niż chociażby przewoźnicy z Estonii czy Litwy. Kolejnym problemem jest brak infrastruktury – bezpiecznych parkingów z hotelami w pobliżu lub zorganizowanych transferów dla kierowców. Nie potrzeba posiadać szczegółowej wiedzy z zakresu przechowywania ładunków, by ocenić, że towary łatwo psujące się i niebezpieczne

nie mogą być pozostawione na normalnych parkingach bez bieżącej kontroli i monitoringu. Pozostaje jeszcze problem ewentualnych odszkodowań za zniszczenia pojazdu lub kradzieże towaru podczas nieobecności kierowcy. Niestety umowy ubezpieczeniowe nie obejmują takiego ryzyka.

3. Specyfika pracy kierowcy w usługach przewozu międzynarodowego osób i rzeczy

Wszystkie organizacje międzynarodowe zwracają uwagę na protekcyjność praktyki niektórych krajów Europy i apelują do Parlamentu Europejskiego o przyspieszenie prac nad uregulowaniem prawnym problemów, z jakimi zmagają się obecnie transport międzynarodowy na wspólnym rynku. W raporcie dotyczącym oceny branży za rok 2015 największa międzynarodowa organizacja pozarządowa, jaką jest Międzynarodowa Unia Transportu Drogowego (International Road Transport Union, IRU), zajmująca się kwestiami transportu, reprezentująca interesy operatorów autokarowych, samochodów ciężarowych, korporacji taksówkarskich i kierowców, oprócz kryzysu migracyjnego i związanej z nim sytuacji Calais, jako drugi problem wskazuje nadmierne biurokratyczne obciążenie przedsiębiorców, procedury i nieadekwatnie wysokie kary za uchybienia. Transport drogowy potrzebuje nowoczesnych regulacji, promocji innowacyjności i zapewnienia równych reguł dla wszystkich [10].

stiami transportu, reprezentująca interesy operatorów autokarowych, samochodów ciężarowych, korporacji taksówkarskich i kierowców, oprócz kryzysu migracyjnego i związanej z nim sytuacji Calais, jako drugi problem wskazuje nadmierne biurokratyczne obciążenie przedsiębiorców, procedury i nieadekwatnie wysokie kary za uchybienia. Transport drogowy potrzebuje nowoczesnych regulacji, promocji innowacyjności i zapewnienia równych reguł dla wszystkich [10].

4. Przepisy o pracownikach oddelegowanych

Początek 2015 r. przyniósł wiele zmian dla firm transportowych wykonujących przewozy międzynarodowe. Jako pierwsi przepisy o oddelegowaniu, dotyczące przewoźników z innych krajów Wspólnoty, wprowadzili Niemcy. Ustawa *MiLoG* [5] w trakcie implikacji do krajowych aktów prawnych Dyrektywy 96/71 WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 1996 r., dotycząca oddelegowania pracowników w ramach świadczenia usług, objęła obowiązkiem przepisów o oddelegowaniu również kierowców transportu międzynarodowego. Początkowo miała dotyczyć wszystkich czynności przewozowych na terenie Niemiec (załadunek, rozładunek, tranzyt i kabotaż), jednak po licznych protestach przewoźników, władz innych krajów UE oraz Parlamentu Europejskiego wycofano się z części przepisów. Niemiecki Urząd Celny (ZOLL) [7] na swojej stronie internetowej umieścił wytyczne dla przedsiębiorców, którzy wykonują przewozy kabotażowe na terenie Niemiec. Minimalne wynagrodzenie za każdą godzinę pracy wynosi obecnie 8,84 euro brutto. Parlament przyjął propozycję minister pracy Andrei Nahles, w związku z czym od 1 stycznia 2017 r. stawka została zwiększona z 8,50 euro za godzinę do 8,84 euro. Zgodnie z ustawą wprowadzoną w życie na początku 2015 r. płaca minimalna będzie dalej wzrastała regularnie co 2 lata. Do płacy minimalnej można zaliczyć dietę wypłacaną polskiemu pracownikom, na podstawie krajowych przepisów, ale tylko w części, która nie jest przeznaczona na zwrot kosztów podróży, zakwaterowanie czy wyżywienie. Jeżeli polski przedsiębiorca, który nie określił struktury diety, zastosuje maksymalną stawkę diety, wynikającą z rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej w sprawie należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej [11], która wynosi 49

euro, po odliczeniu niemieckiego minimum żywieniowego, wynoszącego 8,03 euro, do płacy kierowcy może zaliczyć 41,97 euro. Zgodnie z nowelizacją § 2 niemieckiego rozporządzenia *Sozialversicherungsentgeltverordnung* (SvEV) [6] z dniem 1 stycznia 2018 r. zmieniły się wartości minimalnych stawek na wyżywienie dla pracowników w podróży służbowej – nowa stawka została ustalona w wysokości 246 euro miesięcznie (poprzednia wynosiła 241 euro). Odnosnie do polskich ryczałtów za nocleg w kabinie niemiecka administracja celna stoi na stanowisku, że kierowca ma zapewnione miejsce do odpoczynku w kabinie lub w kuszetce, w związku z tym cała kwota ryczałtu może zostać zaliczona do stawki płacy minimalnej. Trybunał Sprawiedliwości UE w sprawie Isbir (sygn. C-522/12) w wyroku z dnia 07.11.2013 r. uznał, że dodatki, które nie modyfikują stosunku pomiędzy świadczeniem pracownika a świadczeniem pracodawcy, podlegają zaliczeniu na poczet płacy minimalnej [4]. Dodatkowym wymogiem, oprócz stosowania płacy minimalnej, jest obowiązek zgłaszania faktu delegowania pracownika do pracy w Niemczech. Zaświadczenia o delegowaniu pracowników w sektorze transportowym należy zgłaszać wyłącznie przez stronę internetową, przed wjazdem kierowcy na terytorium Niemiec. W załączniku do zgłoszenia można podać jednocześnie kilku pracowników, którzy będą, nawet w różnym czasie, realizować zadania przewozowe. Maksymalny czas zgłoszenia pracownika to pół roku. Należy również prowadzić ewidencję czasu pracy, którą należy archiwizować przez okres 2 lat i udostępnić (w języku niemieckim) na żądanie służb kontrolnych z Niemiec.

Kolejnym krajem wprowadzającym przepisy o pracownikach oddelegowanych, którym objęci są kierowcy z innych krajów Wspólnoty, jest Francja. Ustawa Loi Macrona, obowiązująca od dnia 01.07.2016 r., nakłada na przewoźników jeszcze więcej obowiązków niż niemiecka ustawa MiLoG. Wymagane jest we wszystkich przypadkach delegowania (kabotaż, przewóz dwustronny) wyznaczenie swego przedstawiciela na terenie Francji. Obowiązek wskazania przedstawiciela wynika z artykuł L. 1262-2-1 kodeksu pracy [8]. Przedstawiciel reprezentuje przewoźnika od momentu zawarcia z nim umowy aż do upływu 18 miesięcy od dnia ustania tej umowy i jeszcze przez 18 miesięcy po ustaniu przedstawicielstwa. Kolejnym obowiązkiem, jaki musi spełnić przewoźnik, jest zgłoszenie pracownika oddelegowanego. Każda firma transportowa zobowiązana jest do stworzenia indywidualnego konta w systemie SIPSI, a następnie do generowania zaświadczeń o oddelegowaniu, które każdy z kierowców powinien posiadać w pojeździe [8]. Minimalna stawka za godzinę pracy we Francji od początku roku 2018 to 9,88 euro, przy 35-godzinym tygodniu pracy. Samo wynagrodzenie musi być powiększone o dodatek za wysługę lat (wynikający z obowiązującego we Francji układu zbiorowego płac dla sektora transportu, który w zależności od długości stażu pracy wynosi do 8%), godziny nadliczbowe, dodatek z tytułu pracy w porze nocnej, w niedziele i święta (wynosi on 25% za każde dodatkowe pierwsze 8 godzin pracy w tygodniu i 50% powyżej tych godzin; liczony jest według minimalnej stawki godzinowej oraz dni urlopu obowiązujących we Francji). Wypłata wynagrodzenia powinna odbywać się raz w miesiącu, najpóźniej do ostatniego dnia roboczego miesiąca następującego po miesiącu, którego dotyczy rozliczenie. Ponadto kierujący pojazdem powinien posiadać ze sobą w pojeździe zaświadczenie o delegowaniu (tłumaczone na język francuski), umowę o pracę i zaświadczenie o ubezpieczeniu A1; wszystkie te dokumenty ma okazywać do kontroli. Za nieprzestrzeganie wymogów przewidziane są dotkliwe kary – nawet do 2 000 euro za każdego pracownika, maksymalnie 4 000 euro w przypadku ponownego naruszenia dokonanego w ciągu roku

od dnia zawiadomienia o nałożeniu pierwszej kary; kary mogą się kumulować do maksymalnie 500 000 [9].

Na przestrzeni ostatniego roku przepisy o oddelegowaniu wprowadziły jeszcze Austria (z wymogiem rejestracji operacji transportowych, płacą minimalną i wyznaczeniem reprezentanta), Włochy (ze zgłoszeniem pracownika oddelegowanego, ustanowionym przedstawicielem) i Królestwo Niderlandów (z obowiązkiem ustanowienia pełnomocnika).

Podsumowanie

Dodatkowe obciążenia administracyjne (wynikające z wewnętrznych ustaw kilku krajów Wspólnoty Europejskiej) oraz nasze rodzime przepisy prowadzą do nadmiernego zwiększenia kosztów obsługi transportu międzynarodowego. Brak krajowych przepisów uwzględniających specyfikę pracy kierowcy w obsłudze rynku międzynarodowego zmusza przedsiębiorców do interpretacji przepisów z ryzykiem ewentualnych konsekwencji podatkowych. Podstawowe wynagrodzenie wynikające z umowy o pracę, ewidencja czasu pracy z uwzględnieniem rozliczenia wynagrodzenia za czas dyżuru, godziny nadliczbowe w porze nocnej i w ciągu dnia oraz diety z tytułu podróży służbowej, ryczałt za noclegi w kabinie pojazdu, po wyroku Trybunału Konstytucyjnego obowiązujące tylko na terenie kraju, to części składowe stawki wynagrodzenia każdego kierowcy zatrudnionego w transporcie.

Ponadto nakazowe przepisy obowiązujące w innych krajach Unii Europejskiej, dotyczące ewidencji czasu pracy czy wymiaru urlopu wypoczynkowego (według kodeksów pracy tych krajów), ustanowienie przedstawiciela w każdym z nich i prowadzenia ewidencji w ich języku urzędowym doprowadza do absurdu prowadzenia takiej działalności. Obowiązki ma także kierowca: w pojeździe ma obowiązek posiadać i okazać do kontroli umowę o pracę przetłumaczoną na język francuski bądź niemiecki czy włoski, dokumenty potwierdzające ubezpieczenie obowiązujące na terenie UE (A1) oraz potwierdzające wypłatę wynagrodzenia i dokument o oddelegowaniu.

Reasumując, jeżeli polska firma transportowa wykonuje operacje transportowe w kilku krajach wspólnoty, ma obowiązek w każdym z nich posiadać przedstawiciela i stosować przepisy ich kodeksu pracy i prowadzić ewidencje w ich języku urzędowym. Przepisy o kabotażu wskazują, że tych czynności nie może być więcej niż 3 w ciągu tygodnia na terenie jednego kraju, ale tu też pojawiają się nieścisłości. Niemieckie organy celne traktują 1 operację transportową, ale z towarem opisanym, na przykład na 4 listach przewozowych jako 4 operacje. Tym sposobem można bezwiednie stać się przedsiębiorcą oddelegującym pracowników, wykonując tylko 1 przewóz. Ponadto przepisy zabraniające odbierania tygodniowego odpoczynku w kabinie uniemożliwiają naszym przewoźnikom wykonywanie przewozów wielokrotnie lub w dalsze obszary Europy.

„Wszystkie środki wprowadzone niniejszą dyrektywą powinny być uzasadnione i proporcjonalne, tak by nie tworzyć obciążeń administracyjnych i nie ograniczać potencjału przedsiębiorstw, zwłaszcza małych i średnich przedsiębiorstw (MŚP), w zakresie tworzenia nowych miejsc pracy, przy jednoczesnej ochronie delegowanych pracowników” [1]. Takie miało być założenie dyrektywy o pracownikach oddelegowanych, jednak protekcyjnistyczne działania, które są obecnie wdrażane w zjednoczonej Europie, jako praktyczne narzędzie przeciwko konkurencji w transporcie, zaburzają te założenia. Inicjatywa w ramach popularnej koncepcji walki z dumpingiem socjalnym wprowadziła krajowy protekcyjnizm, który stoi w sprzeczności z zasadami wolnego wspólnego rynku w Europie.

Bibliografia:

1. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/67/UE z dnia 15 maja 2014 r. w sprawie egzekwowania dyrektywy 96/71/WE dotyczącej delegowania pracowników w ramach świadczenia usług, zmieniająca rozporządzenie (UE) nr 1024/2012 w sprawie współpracy administracyjnej za pośrednictwem systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym („rozporządzenie w sprawie IMI”): Dz. Urz. WE. L 159/11.
2. Gil L., Kruszyńska-Szadzińska M., Erd A., Pieniak D., Walczak A., *Odprychy w pracy kierowcy zawodowego*, „Autobusy – Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe” 2017, nr 12.
3. Gil L., Pieniak D., Ignaciuk P., Piernikarski D., *Czas pracy kierowcy a logistyka transportu*, „Autobusy – Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe” 2013, nr 3.
4. <http://curia.europa.eu/juris/document/document> (dostęp: 20.06.2017 r.).
5. <http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/millog/gesamt.pdf> (dostęp: 20.06.2017 r.).
6. <http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/svev/gesamt.pdf> (dostęp: 20.06.2017 r.).
7. http://www.zoll.de/SharedDocs/Pressemitteilungen/DE/Sonstiges/2015/z77_transport_ef.html (dostęp: 20.06.2017 r.).
8. <https://www.legifrance.gouv.fr/> (dostęp: 20.06.2017 r.).
9. <https://www.sipsi.travail.gouv.fr/> (dostęp: 20.06.2017 r.).
10. *Road transport needs new regulations that promote innovation, while ensuring a level playing field for all*: https://www.iru.org/sites/default/files/2016-08/IRU_annual_report_2015_EN_web.pdf (dostęp: 20.06.2017 r.).
11. Rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 29 stycznia 2013 r. w sprawie należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej: Dz.U. 2013, poz. 167.
12. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE: Dz. Urz. WE L 300/51.
13. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r.: Dz. Urz. WE L300/72.
14. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 561/2006 z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85: Dz. Urz. WE L 06/102.
15. *Transport na drogach Europy*, Raport, I kwartał 2017 r: <http://www.ocrk.pl/aktualnosci/raport-transport-na-drogach-europy/> (dostęp: 3.03.2017 r.).
16. Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym: Dz. U. 2001, nr 125, poz. 1371, art. 4 z późn.zm.

Labor law in transport services carried out in the European Union

Transport operations in various Member States conduct research on the posted worker, work with many burdens, and the practical difficulties involved in fulfilling the responsibilities in the duties law. A multitude of rules and regulations excluding struggling carriers with over-burdened costs, depending on competitiveness and departure to the European market.

Keywords: business trip, posted workers, transport operation.

Autorka:

mgr **Agnieszka Hartleb** – Uniwersytet Technologiczno-Humanistyczny w Radomiu, Wydział Nauk Ekonomicznych i Prawnych.

Tadeusz Dyr, Karolina Ziółkowska

Rozwój infrastruktury ekonomicznej jako czynnik konkurencyjności regionów

ISBN 978-83-62805-47-1

Liczba stron: 192

Format: B5

Oprawa: twarda

Rok wydania: 2017

Cena 39,00 zł (w tym 5% VAT)



W publikacji tej, na tle rozważań teoretycznych, przedstawiono wyniki badań, przeprowadzonych z wykorzystaniem modeli ekonometrycznych i narzędzi statystycznych, dotyczących zróżnicowania przestrzennego konkurencyjności regionów i rozwoju infrastruktury ekonomicznej oraz współzależności występujących pomiędzy tymi kategoriami. Stanowić może ona zatem źródło wiedzy dla ekspertów, w tym pracowników administracji publicznej, zajmujących się problematyką rozwoju regionalnego oraz programowania inwestycji infrastrukturalnych. Odbiorcami mogą być także pracownicy naukowcy i studenci kierunków takich jak ekonomia, gospodarka przestrzenna, logistyka i transport oraz inne osoby zainteresowane zagadnieniami konkurencyjności regionów.

Pełna oferta wydawnicza:

www.inw-spatium.pl