

# Kierowca jak marynarz

## PRZEWOŹNICY

**Wyłączenie spod ustawy o delegowaniu transportu drogowego jest niezgodne z prawem unijnym – twierdzi Solidarność. I nie wyklucza skargi na Polskę do KE**

Chodzi o ustawę o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług (Dz.U. z 2016 r. poz. 868 ze zm.) wdrażającą dyrektywę 2014/67/UE w sprawie egzekwowania dyrektywy 96/71/WE. Z jej art. 2 wynika, że przepisów nie stosuje się do przedsiębiorstw marynarki handlowej w odniesieniu do załóg morskich statków handlowych (ust. 1) oraz transportu międzynarodowego, z wyłączeniem przewozów kabotażowych (ust. 2). Tymczasem zgodnie z art. 1 dyrektywy 96/76/WE jej przepisów nie stosuje się tylko do przedsiębiorstw marynarki handlowej w odniesieniu do personelu pływającego.

### **Wyłączenie zasadne, choć niemożliwe**

Zdaniem związków ustawowych polski ustawodawca, dokonując wyłączenia nie tylko marynarzy, ale też kierowców w transporcie międzynarodowym, nieprawidłowo wdrożył unijne prawo.

– Na razie wysłaliśmy pismo do Marianne Thyssen, komisarz ds. zatrudnienia, z prośbą o zajęcie stanowiska. Jeśli KE potwierdzi nasze wnioski, wówczas będziemy się domagać zmiany ustawy. Jeśli to nie nastąpi, będziemy zmuszeni złożyć formalną skargę – wyjaśnia dr Ewa Podgórska-Rakiel z biura prawnego NSZZ „Solidarność”.

Zdaniem rządu wyjęcie transportu drogowego spod przepisów o delegowaniu jest zasadne i zgodne z prawem. W odpowiedzi na wątpliwości związkowców Ministerstwo Spraw Zagranicznych wyjaśniało, że „(...) delegowanie pracowników realizowane jest na podstawie przepisów prawa UE regulujących swobodę świadczenia usług, czyli art. 56–62 TFUE (Traktatu o funkcjonowaniu UE – red.). Biorąc pod uwagę, że zgodnie z art. 58 ust. 1 TFUE swobodę przepływu usług w dziedzinie transportu regulują postanowienia z tytułu traktatu dotyczącego transportu, a nie art. 56–62 TFUE, powstaje poważna wątpliwość, czy akty prawa wtórnego, takie jak dyrektywa 96/71/WE i 2014/67/UE, służące realizacji przepisów traktatowych, mogą regulować kwestie nimi nieobjęte”. MSZ podnosi też, że stosowanie przepisów o delegowaniu do transportu byłoby znacznie utrudnione.

– Rzeczywiście, już w latach 90., kiedy ta dyrektywa powstawała, Komisja Europejska przygotowała dokument roboczy, który wskazywał na istotne trudności stosowania instytucji delegowania do transportu. Jednak od tamtego czasu nic z tym nie zrobiono. Co więcej, zarówno późniejsze wyroki sądów krajowych, jak i Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej nie potwierdziły wyłączenia transportu drogowego spod przepisów o delegowaniu – zwraca uwagę prof. Monika Tomaszewska z Uniwersytetu Gdańskiego.

– Instytucję delegowania tworzone z myślą o usługach stacjonarnych, jak budowlane, opiekuńcze czy edukacyjne. Nie jest ona adekwatna do usług wysoko mobilnych, jak transport drogowy, ale mimo to przepisy dyrektywy nie pozwalają na wyłączenie tej branży. Jeżeli mamy *expressis verbis* wskazany wyjątek, to się go nie rozszerza. I polski ustawodawca, implementując przepisy unijne, powinien był postępować zgodnie z tą zasadą – dodaje prof. Tomaszewska.

Inna sprawa, że drogowy transport międzynarodowy zasługuje na stworzenie odrębnych przepisów. Z objęciem go przepisami o delegowaniu łączy się bowiem (oprócz konieczności stosowania płacy państwa przyjmującego) wiele obowiązków administracyjnych: konieczność uprzedniego zgłaszania pracowników, ustanowienia pełnomocnika do reprezentowania firmy przed organami administracji czy konieczność tłumaczenia umów na język państwa przyjmującego. A w ciągu jednej doby kierowca może przecież pokonać kilka granic.

– Choć przejazdów tranzytowych, moim zdaniem, nie da się objąć przepisami o delegowaniu, to mimo wszystko część państw, implementując unijne przepisy, zaczyna stosować je także do przewozów tranzytowych. Ostatnio w ten sposób postąpił ustawodawca belgijski – wskazuje prof. Tomaszewska. I przypomina, że kiedy trzy lata temu podobnie postąpili Niemcy, a później Francuzi, KE wszczęła w tej sprawie postępowanie. Jej orzeczenie wyjaśniłoby wiele wątpliwości związanych z zakresem stosowania przepisów o delegowaniu do transportu, ale od dłuższego czasu nic się w tej sprawie nie dzieje.

### **Niemieckie wątpliwości**

Niemcy były pierwszym krajem, który przyjmując ustawę o płacy minimalnej (MiLoG), objął nią także firmy transportowe spoza kraju. Ale ostatnio sąd finansowy dla Berlina-Brandenburgii wstrzymał tymczasowo kontrolę prowadzoną w stosunku do polskiego przewoźnika w zakresie przestrzegania płacy minimalnej. W uzasadnieniu wskazał na poważne wątpliwości co do legalności zaskarżonego zarządzenia o przeprowadzeniu kontroli.

– Wątpliwości te, zdaniem sądu, są uzasadnione już ze względu na sam fakt, że nadal nie ma jasności, czy par. 20 niemieckiej ustawy o płacy minimalnej (MiLoG) w ogóle ma zastosowanie do przedsiębiorstw z branży transportowej i logistycznej mających siedzibę w krajach UE, a nieposiadających oddziału w RFN – wyjaśnia Martin Pfnür, adwokat z Kancelarii Balduin & Pfnür reprezentujący przewoźnika. – W sytuacji braku pewności co do tego, do jakich rodzajów transportu MiLoG powinna mieć zastosowanie, prowadzenie kontroli wobec firm transportowych z innych państw UE jest obecnie zwyczajnie niedopuszczalne – dodaje prawnik. ©

## OPINIE



Tadeusz Kucharski krajowa sekcja transportu drogowego NSZZ „Solidarność”

Wyłączając transport drogowy spod ustawy o delegowaniu, rząd naruszył unijne przepisy. Na razie zwróciliśmy się do Komisji Europejskiej o wyjaśnienie tej kwestii, ale w przyszłości nie wykluczamy wniesienia formalnej skargi. Doszliśmy do ściany. Rząd nie zgadza się ani na ustanowienie sektorowej płacy minimalnej, ani na objęcie kierowców przepisami o delegowaniu. W rezultacie, choć kierowca w transporcie międzynarodowym zarabia 8–9 tys. zł, to aż trzy czwarte tej kwoty stanowią diety i ryczałty za noclegi, czyli składniki, które są nieoskładkowane i nieopodatkowane. To jest niekorzystne zarówno dla pracowników, jak i państwa. Diety oraz ryczałty nie mają wpływu na wysokość wynagrodzenia urlopowego oraz świadczeń chorobowych, bo te wyliczane są w oparciu o podstawowe wynagrodzenie. W przypadku kierowców wynosi ono 2100 zł brutto. Efekt: grożą im głodowe emerytury. Problem trzeba rozwiązać systemowo. Jeżeli zminimalizujemy szarą strefę i nieuczciwą konkurencję, wówczas poprawią się też warunki pracy, bo firmy będą miały środki na to, by w sposób należyty wynagradzać kierowców.

©



Piotr Mikiel zastępca dyrektora departamentu transportu Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce

W Polsce dyrektywy 96/71/WE oraz 2014/67/UE wdrożono w czerwcu 2016 r., kiedy do Komisji Europejskiej napływały skargi co do zasadności wprowadzenia przez Niemcy i Francję przepisów dotyczących delegowania pracowników sektora transportu międzynarodowego. KE uważała wtedy,

że objęcie przepisami o płacy minimalnej transportu międzynarodowego narusza zasadę unijnego rynku, ograniczając znacząco swobodę świadczenia usług i przepływu towarów. Postępowanie do tej pory się nie zakończyło. Wobec tego nie można jednoznacznie uznać, że nasze krajowe przepisy wyłączające transport spod ustawy o delegowaniu są sprzeczne z regulacjami unijnymi.

Sama KE uznała, że wysoka mobilność sektora międzynarodowego transportu drogowego i trudność zastosowania przepisów o delegowaniu do tej branży wymaga odrębnego uregulowania. Dlatego Pakiet Mobilności, który jest obecnie procedowany w Parlamencie i Radzie UE, zawiera m.in. propozycje wyłączenia z przepisów o delegowaniu niektórych operacji transportu międzynarodowego. Ostateczny kształt pakietu poznamy w 2019 r. W obecnej sytuacji ocena krajowych regulacji nie jest wskazana.

©®

## Piotr Szymaniak

piotr.szymaniak@infor.pl



[O Nas](#) | [Kariera](#) | [Patronaty](#) | [Prenumerata](#) | [RSS](#) | [Newsletter](#) | [Ochrona prywatności](#) | [Regulamin](#) | [Kontakt](#)

**Nasze strony:** [GazetaPrawna.pl](#) | [Forsal.pl](#) | [Dziennik.pl](#) | [Dziennik Internautów](#)

**Nasi partnerzy:** [Infor PL S.A.](#) | [Infor IT](#) | [InforLEX.pl](#) | [INFORFK](#) | [INFORRB](#)