



**Dział Branżowo-Konsultacyjny**  
Komisja Krajowa NSZZ „Solidarność”  
80-855 Gdańsk,  
ul. Wały Piastowskie 24  
tel. + 48 58 308 43 58  
+48 58 308 44 58  
Fax: +48 58 308 43 43  
branze@solidarnosc.org.pl  
BBK/76233/822/2018

Gdańsk, 12 czerwca 2018 r.

**Sz. P.**

**Poseł do Parlamentu Europejskiego,**

**Dotyczy: Pakiet Mobilności - zasady dotyczące czasu prowadzenia pojazdu i odpoczynku oraz zastosowanie zasad delegowania pracowników w transporcie drogowym.**

**NSZZ „Solidarność” apeluje o głosowanie przeciwko mandatowi Komisji ds. Transportu i Turystyki (TRAN) do reprezentowania Parlamentu Europejskiego w negocjacjach trójstronnych dotyczących dwóch powyższych tematów.**

Z obecnego stanu rzeczy wynika, że Parlament Europejski przyjął dwa zestawy sprzecznych ze sobą stanowisk dotyczących kwestii społecznych zawartych w Pakiecie Mobilności, w szczególności w zakresie przepisów dotyczących **czasu prowadzenia pojazdu i odpoczynku** oraz **delegowania pracowników**. Wynik prac Komisji Zatrudnienia i Spraw Socjalnych (EMPL) przegłosowany 26 kwietnia można uznać za znaczącą poprawę w tym względzie, włącznie z wyjaśnieniem obowiązujących przepisów. Jednakże w dniu 4 czerwca prowadząca ten temat Komisja PE TRAN przyjęła stanowisko całkowicie sprzeczne z wynikiem prac Komisji EMPL. W naszej ocenie przyjęcie przez Parlament Europejski stanowiska Komisji TRAN pogorszy warunki pracy w sektorze do tego stopnia, że jeszcze bardziej zmniejszy jego atrakcyjność oraz będzie miało negatywny wpływ na uczciwą konkurencję i na bezpieczeństwo użytkowników dróg.

Mając powyższe na względzie NSZZ „Solidarność” wzywa Parlament Europejski, a w szczególności polskich reprezentantów, do głosowania za wycofaniem mandatu negocjacyjnego Komisji TRAN w tematach dotyczących czasu prowadzenia pojazdu i czasu odpoczynku oraz delegowania pracowników. Apelujemy także, aby decyzja nad ostatecznym stanowiskiem Parlamentu Europejskiego prezentowanym w ramach procedury dialogu została przyjęta w głosowaniu plenarnym.

NSZZ „Solidarność” zdecydowanie popiera wynik prac Komisji EMPL dotyczących tych dwóch tematów.

Nasze wezwanie uzasadniamy następująco:

## **DELEGOWANIE PRACOWNIKÓW**

Komisja TRAN przyjęła całkowite wyłączenie transportu międzynarodowego z zakresu przepisów dotyczących delegowania pracowników.

W rezultacie rozwiązań przyjętych przez Komisję TRAN regularny transport między np. Finlandią i Danią, może być wykonywany przez kierowców opłacanych zgodnie ze stawkami kraju pochodzenia, które mogą nie przekraczać nawet 250 € miesięcznie. W 2016 r. 80% tego rodzaju transportu, nazywanego cross-trade, było realizowane przez przewoźników z nowych krajów UE<sup>1</sup>. W ubiegłym roku, według danych Eurostatu, transport cross-trade wzrósł o 11%.

W odniesieniu do autobusów i autokarów Komisja TRAN wykluczyła kabotaż i transport międzynarodowy z zasad dotyczących delegowania. W rezultacie każdy transport pasażerski odbywający się wewnątrz granic, np. Francji, może być wykonywany przez kierowcę wynagradzanego na poziomie zaledwie 250 € na miesiąc.

Komisja TRAN zadecydowała również o częściowym zastosowaniu zasad delegowania do transportu kombinowanego (transport kontenerów przy użyciu kilku rodzajów transportu). Ten rodzaj transportu będzie objęty zakresem przepisów dotyczących delegowania pracowników tylko wtedy, gdy kontener będzie przemieszczać się wewnątrz granic tego samego państwa członkowskiego. Oznacza to, że kontener może zostać przetransportowany pomiędzy Antwerpią (Belgia) a Rotterdamem (Holandia) przez kierowcę wynagradzanego na poziomie nie wyższym niż 250 € miesięcznie.

Stanowisko Komisji TRAN odnośnie zastosowania przepisów dotyczących delegowania pracowników do transportu drogowego legalizuje dyskryminację płacową ze względu na kraj pochodzenia kierowcy, stojąc w sprzeczności z Art. 45 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej. Prowadzi to w rezultacie do zakłóceń na krajowych rynkach pracy i rynkach transportu oraz do utraty miejsc pracy w państwach członkowskich o wysokich standardach i poziomach wynagrodzeń. Co jest także istotne, podejście takie utrudnia podejmowanie działań na rzecz wzrostu wynagrodzeń kierowców w państwach Europy Środkowo-Wschodniej.

---

<sup>1</sup> EC, EUROPEAN SEMESTER THEMATIC FACTSHEET TRANSPORT (2016)

[https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/file\\_import/european-semester\\_thematic-factsheet\\_transport\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/file_import/european-semester_thematic-factsheet_transport_en.pdf)

Wynik prac Komisji EMPL jest odwrotny i zakłada objęcie transportu autobusowego i autokarowego, międzynarodowego transportu towarów i transportu kombinowanego zasadami delegowania pracowników od pierwszego dnia, w oczywisty sposób niwelując ryzyka związane z propozycją Komisji TRAN.

## **CZAS JAZDY I WYPOCZYNKU**

Oferując nierealistyczne podejście do kwestii powrotu kierowcy do domu, Komisja TRAN przyjmuje rozwiązania, które silnie ingerują w układy zbiorowe, harmonogramy kierowców i poziomy wynagrodzeń, stanowiąc rzeczywiste zagrożenie dla bezpieczeństwa drogowego. Ta propozycja spotyka się z niezadowolaniem zarówno „wędrownych” kierowców z nowych państw członkowskich UE jak też i tych którzy objęci są układami zbiorowymi pracy.

Jest oczywiste, że:

- 3 tygodnie nieprzerwanej jazdy z tylko 2 dniami przerwy zamiast 2 tygodni jazdy z 3 dniami wolnymi,
  - 16-godzinny dzień roboczy i odstępstwo umożliwiające 12 dni nieprzerwanego czasu prowadzenia pojazdu bez odpoczynku w autobusowym i autokarowym transporcie pasażerskim, NIE poprawią warunków pracy kierowców i nie zagwarantują bezpieczeństwa użytkownikom dróg.
- Propozycja Komisji TRAN skutkująca zezwoleniem na tygodniowy odpoczynek w pojeździe nie tylko wpływa na jakość odpoczynku kierowców, pogarszając warunki pracy i bezpieczeństwo na drodze, ale także nie odnosi się do nieuczciwej konkurencji w sektorze. Nakłanianie kierowców do spędzania tygodniowych okresów odpoczynku w pojeździe jest kluczowym elementem modelu biznesowego firm - skrzynek pocztowych (letterbox companies), stosowanego bardzo często przez przedsiębiorców z Europy Zachodniej wykorzystujących niskie koszty pracy w państwach Europy Środkowo-Wschodniej. Stanowisko Komisji TRAN zmierzające do uwiarygodnienia tego modelu jest sprzeczne z długofalowym interesem naszego kraju.

Podsumowując, stanowisko Komisji TRAN stoi w całkowitej sprzeczności z deklarowanymi celami regulacji czasu prowadzenia pojazdu i odpoczynku, w szczególności poprawy warunków pracy kierowcy, uczciwej konkurencji w sektorze i polepszenia bezpieczeństwa na drogach. Natomiast propozycja uzgodniona w ramach Komisji EMPL sprawia, że obecnie obowiązujące przepisy zostałyby udoskonalone dzięki utrzymaniu bieżącego okresu rozliczeniowego dla rozkładu czasu odpoczynku i czasu jazdy w transporcie autobusowym, autokarowym i towarowym. Zapewnia ona również właściwe rozwiązanie kwestii powrotu do domu kierowcy, określając, że koszty powrotu są pokrywane w każdych okolicznościach i, że czas podróży do domu i powrotu do pracy

nie mogą być uznane za czas odpoczynku. Zabrania również spędzania tygodniowych okresów odpoczynku w pojeździe.

Mając na względzie powyższe argumenty oraz potrzebę działań na rzecz poprawiania warunków pracy polskich kierowców transportu międzynarodowego ufamy, że zgłasza Pani/Pan przeciwko mandatowi Komisji TRAN, aby reprezentować Parlament Europejski w rozmowach trójstronnych w dwóch powyższych obszarach.

Szczegółowe wyjaśnienia znajdują się w załączonym piśmie Europejskiej Federacji Pracowników Transportu ETF.

Z poważaniem

Z-ca PRZEWODNICZĄCEGO  
KK NSZZ „Solidarność”  
  
Bogdan Kubiak