

Nowe prawo dla transportowców blisko

data aktualizacji: 2019.12.13



Historia pokazuje, że jeśli zostanie osiągnięte porozumienie w tak zwanym trilogu, to Parlament Europejski i Rada Unii Europejskiej do tej pory nie zgłaszały poprawek. Czy czwarte trójstronne spotkanie europarlamentarzystów w Brukseli to koniec prac nad pakietem mobilności? Nowe prawo, które może spowodować utratę przez Polskę pozycji lidera w międzynarodowym transporcie drogowym, jest właśnie procedowane. Do zakończenia jego legislacji pozostały tylko dwa kroki.

Wydawać by się mogło, że z uwagi na osiągnięte porozumienie możemy powoli zacząć przygotowywać się do reorganizacji pracy przedsiębiorstw transportowych i przystosowania się do zmian. Jednak, jak pokazuje doświadczenie ostatnich blisko 2,5-letnich negocjacji, nie mam pewności co do definitywnego zamknięcia prac nad pakietem mobilności. Teraz czas na Parlament Europejski i akceptację nowego prawa przez przedstawicieli krajów Wspólnoty - komentuje Kamil Wolański z Ogólnopolskiego Centrum Rozliczania Kierowców.

Mogło być gorzej

To kolejna wersja regulacji - po wcześniejszych propozycjach Komisji Europejskiej, Rady UE oraz Parlamentu. Na stole mieliśmy już pomysły dużo bardziej obciążające polskich przewoźników, w tym między innymi wprowadzające zapisy rozporządzenia Rzym I w odniesieniu do umów o pracę, ostre zasady kabotażu, które miały wyeliminować z rynku przedsiębiorców transportowych z Europy Środkowo-Wschodniej, zbyt częste powroty do bazy, a także znaczne ograniczenie w delegowaniu pracowników. Według ekspertów najlepszym rozwiązaniem byłoby odrzucenie pakietu mobilności w całości i ponowne rozpoczęcie pracy nad zbiorem przepisów opartych na zasadach swobody wymiany handlowej na terenie krajów Unii, w tym w szczególności wyłączenie kierowców z zasad delegowania. Dlaczego? Gdyż zawodowy szofer nie jest stricte pracownikiem delegowanym w myśl rozumienia wielu zapisów funkcjonującego obecnie prawa. To jednak jest niemożliwe. Presja i lobbing krajów Europy Zachodniej są zbyt silne, by słuszny sprzeciw i logiczne argumenty rządu i

instytucji z Polski, Bułgarii czy Litwy były wysłuchane.

Czas zmienić polskie prawo

Wśród wielu ograniczeń, które wprowadza pakiet mobilności, jedną z pozytywnych zmian w zapisach, które zatwierdzono, jest wydłużenie okresu na przygotowanie się do egzekwowania nowego prawa. Mamy na to 18 miesięcy od momentu wejścia w życie tych przepisów. To zaś może nastąpić, choć nie musi, najwcześniej wiosną 2020 roku. W praktyce będziemy zobligowani stosować się do nich pod koniec 2021 roku – wyjaśnia Kamil Wolański, ekspert OCRK. Dlatego bardzo ważne jest teraz, żeby rozpocząć zmiany legislacyjne w Polsce w celu zminimalizowania skutków pakietu mobilności, bo to jest możliwe. Chodzi tu głównie o dostosowanie zasad rozliczania kierowców do zapisów znowelizowanej dyrektywy o delegowaniu, czyli zmiany regulacji w ustawie o czasie pracy kierowców. Jak pokazują symulacje OCRK, bez aktualizacji w polskim prawie – koszty pracownicze dla przedsiębiorstw transportowych po wejściu pakietu mogą wzrosnąć średnio nawet o 30 proc. To zaś realnie zagrozi rentowności firm i wyeliminuje z rynku mniejszych i średnich graczy – dodaje Wolański.

Na przykład

Jeżeli kierowca, podróżujący na trasie międzynarodowej Warszawa – Libourne, pracuje 20 dni za granicą i zarabia 6500 zł netto, to jaki koszt całkowity na pracownika poniesie pracodawca po wejściu w życie pakietu mobilności? W obliczeniach założono, że kierowcy otrzymują średnio 47€ dziennych należności z tytułu podróży służbowych. Wszystkie dodatkowe składniki (dyżury, nocne, nadgodziny, wyrównania do minimalnych) mieszczą się średnio w kwocie 3500 zł brutto. Kierowca pracuje 160h, a średnia stawka zagranicznej płacy minimalnej wraz z dodatkami wynosi 12 €/h.

Potrzebne do obliczeń w przypadku potraktowania kierowcy jako pracownika oddelegowane prognozowane miesięczne wynagrodzenie w 2019 r. wynosi 4 765 zł.

	Obecne zasady	Dyrektywa - kierowca oddelegowany (brak podróży służbowych)	Dyrektywa - bez zmian w PL
Brutto pracownika	3 500 zł	8 280 zł	8 270 zł
Netto pracownika	2550 zł + 3950 zł (podróże służbowe, 47€/dzień)	6 500 zł	5900 zł + 600 zł (podróże służbowe minimum 30zł/dzień)
Całkowity koszt pracodawcy	8 170 zł	9 275 zł	10 670 zł
Różnica (%)	-	+13,5%	+30,6%

Tabela. Kalkulator należności kierowcy OCRK

Co robić?

Należy teraz dokładnie zapoznać się ze zmianami, gdyż to niuanse mogą decydować o finalnych skutkach oraz możliwych interpretacjach służb kontrolnych zachodnich krajów Wspólnoty. Przed nami jeszcze spotkanie w Radzie UE i głosowanie w Parlamencie. Na tych etapach można składać poprawki, co zapowiedzieli już nasi europosłowie. Jednak z

uwagi na osiągnięty kompromis wydaje się, że powinniśmy przygotować się na znaczące zmiany w prowadzeniu działalności przewozowej na terenie Europy w ciągu najbliższych dwóch lat - przekonuje ekspert OCRK.

Źródło: <http://www.swiatopon.info/drukujpdf/arttykul/70382>