DELEGOWANIE PRACOWNIKÓW W SEKTORZE TRANSPORTU DROGOWEGO

**Wprowadzenie**

**Czego dotyczą konsultacje?**

Konsultacje dotyczą kwestii związanych z **delegowaniem pracowników** (*głównie przepisów dotyczących płacy minimalnej przyjmującego państwa członkowskiego, w którym „pracownik delegowany” świadczy usługi transgraniczne*) w zakresie ich wdrażania, funkcjonowania i możliwości ulepszenia.

**Dlaczego warto odpowiedzieć na pytania?**

Pana(-i) odpowiedzi pomogą nam zaproponować sposoby ulepszenia przedmiotowych przepisów w sektorze transportu drogowego w celu zapewnienia uczciwej konkurencji między przedsiębiorstwami transportu drogowego, poprawy warunków pracy kierowców oraz zwiększenia bezpieczeństwa na drogach dla wszystkich użytkowników dróg.

**Kontekst**

Komisja Europejska rozpoczęła przegląd przepisów socjalnychw transporcie drogowym w odniesieniu do:

* rozporządzenia (WE) nr 561/2006 w zakresie czasu prowadzenia pojazdu oraz przerw i okresów odpoczynku,
* dyrektywy 2002/15/WE w zakresie czasu pracy pracowników wykonujących pracę w trasie w ramach transportu drogowego.

W ramach tego przeglądu przeanalizowane również zostaną pewne kwestie związane z delegowaniem pracowników w oparciu o dyrektywę 96/71/WE i wymogi dotyczące jej egzekwowania ustanowione w dyrektywie 2014/67/UE.

Więcej informacji na temat przepisów socjalnych w transporcie drogowym można znaleźć [na stronie internetowej DG MOVE](http://ec.europa.eu/transport/modes/road/social_provisions/driving_time/index_en.htm).

**SEKCJA 1: Informacje o respondencie**

**Pytanie 1: Jest Pan(i):**

|  |  |
| --- | --- |
| kierowcą lub innym pracownikiem transportu drogowego (pracownikiem najemnym) | [ ]  |
| kierowcą pracującym na własny rachunek | [ ]  |
| przewoźnikiem drogowym towarów | [ ]  |
| przewoźnikiem drogowym osób | [ ]  |
| inne (należy sprecyzować) | [ ]  |

**Pytanie 2: Ilu pracowników najemnych zatrudnia Pana(-i) przedsiębiorstwo?**

|  |  |
| --- | --- |
| 0 - własna działalność gospodarcza | [ ]  |
| 1-9 | [ ]  |
| 10-49 | [ ]  |
| 50-249 | [ ]  |
| powyżej 250 | [ ]  |

**Pytanie 3: W którym kraju zarejestrowane jest Pana(-i) przedsiębiorstwo?**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| AT - Austria | [ ]  | FI - Finlandia | [ ]  | NL - Niderlandy | [ ]  |
| BE- Belgia | [ ]  | FR - Francja | [ ]  | **PL- Polska** | [ ]  |
| BG - Bułgaria | [ ]  | HU - Węgry | [ ]  | PT - Portugalia | [ ]  |
| CY - Cypr | [ ]  | HR - Chorwacja | [ ]  | RO - Rumunia | [ ]  |
| CZ - Republika Czeska | [ ]  | IE - Irlandia | [ ]  | SI - Słowenia | [ ]  |
| DK - Dania | [ ]  | IT - Włochy | [ ]  | SK - Republika Słowacka | [ ]  |
| DE - Niemcy | [ ]  | LT - Litwa | [ ]  | SV - Szwecja | [ ]  |
| EE - Estonia | [ ]  | LU - Luksemburg | [ ]  | UK - Zjednoczone Królestwo | [ ]  |
| EL - Grecja | [ ]  | LV - Łotwa | [ ]  | Inne (należy sprecyzować)  | [ ]  |
| ES - Hiszpania | [ ]  | MT - Malta | [ ]  |  |  |

**Pytanie 4: W jakim kraju lub krajach zarejestrowane są jednostki zależne lub oddziały Pana(-i) firmy? Proszę zaznaczyć wszystkie pasujące odpowiedzi.**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| AT - Austria | [ ]  | FI - Finlandia | [ ]  | NL - Niderlandy | [ ]  |
| BE- Belgia | [ ]  | FR - Francja | [ ]  | **PL- Polska** | [ ]  |
| BG - Bułgaria | [ ]  | HU - Węgry | [ ]  | PT - Portugalia | [ ]  |
| CY - Cypr | [ ]  | HR - Chorwacja | [ ]  | RO - Rumunia | [ ]  |
| CZ - Republika Czeska | [ ]  | IE - Irlandia | [ ]  | SI - Słowenia | [ ]  |
| DK - Dania | [ ]  | IT - Włochy | [ ]  | SK - Republika Słowacka | [ ]  |
| DE - Niemcy | [ ]  | LT - Litwa | [ ]  | SV - Szwecja | [ ]  |
| EE - Estonia | [ ]  | LU - Luksemburg | [ ]  | UK - Zjednoczone Królestwo | [ ]  |
| EL - Grecja | [ ]  | LV - Łotwa | [ ]  | Inne (należy sprecyzować)  | [ ]  |
| ES - Hiszpania | [ ]  | MT - Malta | [ ]  |  |  |

**Pytanie 5: Z jakim rodzajem przewozów związane jest Pana(-i) przedsiębiorstwo? Proszę zaznaczyć wszystkie pasujące odpowiedzi.**

|  |  |
| --- | --- |
| Przewozy krajowe (na terenie swojego państwa rejestracji)  | [ ]  |
| Przewozy międzynarodowe (transgraniczne) | [ ]  |
| Oba rodzaje przewozów: krajowe i międzynarodowe | [ ]  |
| Inne (należy sprecyzować) | [ ]  |

Proszę sprecyzować, jeśli „inne”:

|  |
| --- |
| **............................** |

**Pytanie 6: Jeśli Pana(-i) przedsiębiorstwo uczestniczy w międzynarodowej działalności transportowej, proszę wskazać trzy najważniejsze kraje (pod względem łącznych obrotów), w których prowadzi Pan(i) większość działalności transgranicznej.**

|  |
| --- |
| 1. **............................**
 |
| 1. **............................**
 |
| 1. **............................**
 |

**Pytanie 7: Jeśli Pana(-i) przedsiębiorstwo uczestniczy w międzynarodowej działalności transportowej, proszę wskazać trzy kraje, w których Pana(-i) kierowcy (Pan(i), w przypadku prowadzenia własnej działalności gospodarczej) pracują najczęściej (z wyłączeniem tranzytu) oraz wskazać średni czas ich przebywania na terytorium tych krajów w miesiącu.**

|  |  |
| --- | --- |
| **Kraj** | **Czas przebywania** |
| **1. ............................** |  **............................** |
| **2. ............................** |  **............................** |
| **3. ............................** |  **............................** |

**Pytanie 8: Jakiego rodzaju pojazdu używa Pan(i) najczęściej w swojej działalności?**

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **Rzadko**  | **Czasami**  | **Często**  | **Bardzo często**  | **Zawsze**  | **Nie wiem** | **Nie dotyczy** |
| Pojazdy ciężarowe o masie powyżej 3,5 t (ciężarówki)  | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  |
| Lekkie pojazdy użytkowe (furgonetki) o masie poniżej 3,5 t  | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  |
| Autobusy/autokary | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  |
| Furgonetki wyposażone w mniej niż 9 siedzeń (włączając fotel kierowcy) | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  |
| Inne (należy wyjaśnić): | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  |

Proszę wyjaśnić, jeśli „inne”:

|  |
| --- |
| **............................** |

**Pytanie 9: Jaki jest udział następujących kategorii kosztów w całkowitych rocznych kosztach operacyjnych pańskiego przedsiębiorstwa?**

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | <5% | 5-10% | 11-25 % | 26-50 % | >50% | Nie wiem | Nie dotyczy |
| Koszty pojazdu (np. serwis/konserwacja/amortyzacja lub roczne koszty leasingu pojazdów) | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  |
| Koszty pracy (wynagrodzenie kierowców, ubezpieczenie społeczne)  | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  |
| Opłaty dla użytkowników dróg/opłaty za przejazd  | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  |
| Koszty paliwa | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  |
| Koszty zapewnienia przestrzegania przepisów o czasie prowadzenia pojazdu i czasie pracy (np. tachograf i karta kierowcy, prowadzenie i przechowywanie rejestrów czasu pracy, kontrole, wymagana dokumentacja)  | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  |
| Koszty zapewnienia przestrzegania przepisów o delegowaniu pracowników (płaca minimalna w kraju przyjmującym, notyfikacje i inne wymogi administracyjne) | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  |
| Inny ważny składnik kosztów (proszę wyjaśnić)  | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  |

Proszę wyjaśnić, jeśli „inne”

|  |
| --- |
| **............................** |

**SEKCJA poświęcona ewentualnemu przeglądowi dyrektywy 96/71/WE dotyczącej delegowania pracowników i jego potencjalnym skutkom**

**Pytanie 1: Czy stosowanie przepisów unijnych o delegowaniu pracowników[[1]](#footnote-1) daje przewoźnikom drogowym i kierowcom następujące korzyści?**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **Nie zgadzam się** | **Raczej się nie zgadzam** | **Raczej się zgadzam**  | **W pełni się zgadzam** | **Nie wiem** |
| Zapewniona jest uczciwa konkurencja między przewoźnikami w UE | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  |
| Ograniczenie niedozwolonych praktyk w zakresie zatrudnienia | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  |
| Lepsze wynagrodzenie dla międzynarodowych kierowców wykonujących pewną ilość pracy w „przyjmujących” państwach członkowskich za wyższą stawkę | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  |
| Lepsza ochrona socjalna kierowców | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  |

***Proszę wymienić inne korzyści.***

|  |
| --- |
| **............................** |

**Pytanie 2: Jakie wyzwania/problemy stwarza przedsiębiorstwom drogowym/kierowcom** **stosowanie przepisów unijnych o delegowaniu pracowników?**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **Nie stanowi problemu** | **Niewielki problem** | **Umiarkowany problem**  | **Duży problem** | **Nie wiem** |
| Brak znajomości przepisów o delegowaniu pracowników | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  |
| Przepisy o delegowaniu nie są dostosowane do specyfiki sektora transportu drogowego (np. wysoka mobilność pracowników świadczących międzynarodowe usługi transportowe) | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  |
| Stosowanie przepisów krajowych o minimalnym wynagrodzeniu „przyjmującego” państwa członkowskiego zwiększa koszty operacyjne przedsiębiorstwa transportowego | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  |
| Wymogi administracyjne (np. wstępne powiadomienia, prowadzenie osobnych ewidencji godzin pracy, ustanowienie przedstawiciela w państwie przyjmującym) są uciążliwe | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  |
| Swoboda świadczenia usług transgranicznych jest ograniczona | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  |
| Inne (*proszę określić*) | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Proszę wyjaśnić, jeśli „inne”:

|  |
| --- |
| **............................** |

**Pytanie 3: Proszę wskazać różne rodzaje kosztów związanych z przestrzeganiem przepisów w zakresie delegowania (*tj.: stosowaniem przepisów dotyczących minimalnego wynagrodzenia w poszczególnych państwach członkowskich, w tym wymogów administracyjnych i wymogów dotyczących kontroli*).**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Kategoria kosztów | Duży wzrost | Mały wzrost | Bez zmian | Mały spadek | Duży spadek | Nie wiem |
| Stosowanie minimalnej płacy innego państwa członkowskiego | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  |
| Wymogi administracyjne | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  |
| Wymogi dotyczące kontroli | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  |
| Inne koszty (należy sprecyzować) | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  |

 |
| **Pytanie 4: Czy myśli Pan(i), że korzyści związane z zastosowaniem unijnych przepisów o delegowaniu pracowników do przewoźników drogowych i kierowców, o których mowa w pytaniu 1, przewyższyłyby wyzwania/problemy wymienione w pytaniu 2?**

|  |  |
| --- | --- |
| Tak | [ ]  |
| Nie  | [ ]  |
| Nie wiem | [ ]  |

**Pytanie 5: Jakie byłyby skutki wprowadzenia następujących środków mających na celu dostosowanie warunków delegowania do specyfiki sektora transportu drogowego?**  |

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|   SkutekŚrodek | Zmniejszenie kosztów operacyjnych | Ograniczenie obciążeń administracyjnych | Większa jasność prawa | Ograniczenie nieuczciwej konkurencji  | Lepsza ochrona socjalna kierowców | Zapewnienie swobody świadczenia usług | Nie wiem |
| Całkowite wyłączenie transportu drogowego z zakresu przepisów dotyczących delegowania  | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  |
| Ustalenie kryteriów określających kiedy przepisy dotyczące delegowania w transporcie drogowym powinny/nie powinny mieć zastosowania | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  |
| Ograniczenie formalności administracyjnych dotyczących delegowanych pracowników  | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  | [ ]  |

**Pytanie 6: Co byłoby dla Pana(-i) bardziej pożądanym kryterium umożliwiającym stwierdzenie, kiedy przepisy dotyczące delegowania, w szczególności minimalnego wynagrodzenia państwa przyjmującego, powinny mieć zastosowanie do kierowców przewozów transgranicznych?**

|  |  |
| --- | --- |
| Minimalna liczba dni obecności kierowcy miesięcznie w państwie przyjmującym  | [ ]  |
| Minimalna liczba wszystkich przewozów zrealizowanych miesięcznie przez kierowcę w państwie przyjmującym | [ ]  |
| Łączna minimalna suma kilometrów przejechanych przez kierowcę w czasie jednego miesiąca na terenie państwa przyjmującego  | [ ]  |
| Minimalna liczba kilometrów każdego pojedynczego przewozu zrealizowanego w kraju przyjmującym | [ ]  |
| inne kryteria (należy sprecyzować): | [ ]  |

**Serdecznie dziękujemy!**

1. Przedmiotowe przepisy unijne stanowią, że „pracownik delegowany” (pracownik tymczasowo świadczący usługi w państwie członkowskim innym niż jego miejsce zatrudnienia) powinien podlegać krajowym warunkom zatrudnienia, w tym minimalnym stawkom wynagrodzenia, „przyjmującego” państwa członkowskiego, w którym tymczasowo pracuje. [↑](#footnote-ref-1)