



Galerie Agora,
Rue du Marché aux Herbes 105, Bte 11
B-1000 Brussels
Telefon +32 2 285 46 60
Faks +32 2 280 08 17
Adres mailowy: etf@etf-europe.org
www.etf-europe.org

Europejska Federacja Pracowników Transportu ("ETF")
Fédération Européenne des Travailleurs des Transports
Europäische Transportarbeiter-Föderation
Federación Europea de los Trabajadores del Transporte

Bruksela, 2 marca 2015 r.

Nota wyjaśniająca ETF w sprawie stosowania krajowego minimalnego wynagrodzenia za pracę w sektorze transportu drogowego — środek wprowadzony na mocy ustawodawstwa UE

W dniu 1 stycznia 2015 r. Niemcy wprowadziły minimalne wynagrodzenie za pracę na poziomie krajowym, które odnosi się również do transportu drogowego.

W dniu 21 stycznia br. Komisja Europejska wszczęła postępowanie pilotażowe UE (EU Pilot) w celu wyjaśnienia, w szczególności, kwestii stosowania niemieckiego minimalnego wynagrodzenia za pracę w odniesieniu do przewozów o charakterze czysto tranzytowym.

W dniu 26 stycznia br. ETF opublikowała oświadczenie dotyczące legalności stosowania niemieckiego minimalnego wynagrodzenia za pracę do sektora transportu drogowego. W oświadczeniu zwięźle wykazano, że jest to całkowicie zgodne z przepisami wspólnotowymi, a mianowicie dyrektywą o delegowaniu pracowników (dyrektywa 96/71/WE) oraz rozporządzeniem Rzym I (rozporządzenie (WE) nr 593/2008).

Aktualna nota wyjaśniająca ETF uzasadnia, przytaczając argumenty prawne w pełni oparte na ustawodawstwie i orzecznictwie UE, że, w zasadzie, płaca minimalna i warunki pracy w jakimkolwiek państwie członkowskim mają zastosowanie do każdego zawodowego kierowcy wykonującego swą pracę na obszarze i z terenu określonego państwa członkowskiego, jeżeli spełnione są warunki określone przepisami dyrektywy o delegowaniu pracowników lub rozporządzenia Rzym I — bez względu na narodowość kierowcy oraz rodzaj wykonywanych przewozów: kabotażu¹, transportu transgranicznego², transportu kombinowanego³ czy transportu międzynarodowego. Tak więc, nie ma wątpliwości, że stosowanie niemieckiego minimalnego wynagrodzenia za pracę — czy też minimalnych ustaleń krajowych w zakresie płacy i warunków pracy w którymkolwiek państwie członkowskim — do sektora transportu drogowego jest całkowicie zgodne z przepisami wspólnotowymi.

Nota wyjaśniająca ETF jest oparta na wyżej wymienionej dyrektywie o delegowaniu pracowników (dyrektywa 96/71/WE) oraz rozporządzeniu Rzym I (rozporządzenie (WE) nr

¹ Termin „kabotaż” odnosi się do transportu drogowego rzeczy, w którym miejsca załadunku i rozładunku znajdują się w tym samym państwie członkowskim i są wykonywane przez przewoźnika z siedzibą w innym państwie członkowskim. Przepisy wspólnotowe z 2009 r. (Rozporządzenie (WE) nr 1072/2009) ograniczają liczbę **kolejnych** przewozów kabotażowych, które przewoźnik może wykonać tym samym pojazdem, a nie liczbę przewozów kabotażowych w ogóle. Korzystając z tego samego pojazdu, przewoźnik może wykonać do **trzech kolejnych** przewozów kabotażowych w kraju przyjmującym, **następujących po przewozie międzynarodowym**. Następnie pojazd musi opuścić przyjmujące państwo członkowskie. Ostatni rozładunek w ramach przewozu kabotażowego przed opuszczeniem przyjmującego państwa członkowskiego musi zostać dokonany w ciągu 7 dni od ostatniego rozładunku w przyjmującym państwie członkowskim w ramach przychodzącego ruchu międzynarodowego. Pierwszy przewóz kabotażowy może być rozpoczęty tylko po pełnym rozładunku pojazdu w ramach przewozu międzynarodowego. Ograniczenie do trzech przewozów kabotażowych jest zawsze sprawdzane w odniesieniu do pojazdów silnikowych (zasada ciągnika siodłowego).

² Przewozy „cross-trade” oznaczają transport drogowy rzeczy przez pojazd zarejestrowany w kraju A i przewożący produkty z kraju B do kraju C.

³ Transport kombinowany oznacza transport towarowy między państwami członkowskimi w przypadku, gdy samochód ciężarowy, przyczepa, naczepa z jednostką ciągnikową lub bez niej, kontener „swap body” lub kontener 20-stopowy albo dłuższy wykorzystuje drogę w początkowym lub końcowym etapie podróży, na innym etapie podróży, jeżeli długość tego etapu przekracza 100 km w linii prostej, wykorzystuje transport kolejowy, żegluga śródlądową lub transport morski, a początkowy lub ostatni etap tej podróży odbywa się transportem drogowym (patrz art. 1 Dyrektywy 92/106/EWG):

- między miejscem, w którym rzeczy zostały załadowane, a najbliższą dogodną załadowniczą stacją kolejową, w odniesieniu do początkowego etapu podróży, oraz między najbliższą dogodną rozładowniczą stacją kolejową i miejscem, w którym rzeczy są rozładowywane do ostatniego etapu podróży lub
- w promieniu nie przekraczającym 150 km w linii prostej od portu rzeczno-godnego lub portu morskiego załadunku lub wyładunku.



Przewodniczący Lars Lindgren

1

Wiceprzewodniczący Aleksander Kirchner
Ekaterina Yordanova

Sekretarz Generalny Eduardo Chagas



593/2008), jak również orzeczeniu Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości w sprawie Koelzsch (15 marca 2011 r.)

Jeśli chodzi o stosowanie minimalnego wynagrodzenia za pracę do drogowych przewozów tranzytowych, to ETF popiera decyzję niemieckiego rządu z powodów wyjaśnionych w oświadczeniu ETF z dnia 26 stycznia 2015 r. (patrz załącznik).

1. Sektor drogowych przewozów rzeczy jest objęty zakresem Dyrektywy 96/71/WE dotyczącej delegowania pracowników (zwanej dalej DP)

- 1.1. DP wyklucza jedynie „przedsiębiorstwa marynarki handlowej w odniesieniu do personelu pływającego” (artykuł 1.2). Nie ma przepisu wyłączającego drogowe przewozy rzeczy z zakresu DP, tak jak to określono w artykułach 1 i 2 dotyczących delegowania pracowników w ramach świadczenia usług. Tak więc, DP wyraźnie ma zastosowanie do pracowników transportu drogowego rzeczy.
- 1.2. Należy również zauważyć, że zakres DP nie wyklucza a priori żadnych konkretnych typów umów przewozowych, o ile spełnione są wszystkie warunki określone w dyrektywie. Tak więc, DP ma zastosowanie do międzynarodowych umów transportowych, do kabotażu, transportu kombinowanego i transgranicznego w ramach ponadnarodowego świadczenia usług. Zgodnie z przyjętymi kryteriami zakres DP nie ogranicza się do zawodowych kierowców wykonujących wyłącznie kabotaż.
- 1.3. Niemniej jednak DP odnosi się tylko do tymczasowego wykonywania umowy o pracę poza krajem, w którym kierowca zazwyczaj pracuje. Innymi słowy, jeżeli kierowca wykonuje przewozy kabotażowe w tym samym kraju, w którym zazwyczaj pracuje, to wówczas DP już się nie stosuje, natomiast ma tu zastosowanie rozporządzenie Rzym I (rozporządzenie (WE) nr 593/2008), jeśli spełnione są wymagania tego rozporządzenia (szczegóły poniżej).

2. Obowiązujące prawo pracy w kontekście rynku drogowych przewozów rzeczy

- 2.1. Przepisy dotyczące transportu pozwalają przewoźnikom na wykorzystywanie pojazdów do wykonywania przewozów międzynarodowych, kabotażowych, transgranicznych i transportu intermodalnego. Niemniej jednak podstawową kwestią dla rynku przewozów jest sytuacja kierowcy, a dokładniej ustawodawstwo mające zastosowanie do kierowców pojazdów.
- 2.2. Rozstrzygając ten problem, europejskie prawo pracy opiera się na rozróżnieniu między krajem, w którym kierowca zazwyczaj pracuje i tym, do którego może być tymczasowo delegowany.
- 2.3. Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej sugeruje, aby sądy krajowe dokładnie badały warunki wykonywania umowy o pracę kierowcy w międzynarodowych przewozach towarowych, w celu ustalenia kraju, w którym zazwyczaj pracuje.

2.4. Delegowanie pracowników

Aby DP miało zastosowanie do drogowych przewozów rzeczy, kierowca musi wykonywać umowę o pracę przez ograniczony okres czasu w państwie członkowskim innym niż to, w którym zazwyczaj pracuje. W szczególnym kontekście transportu drogowego oraz zgodnie z przepisami DP o delegowaniu pracowników oznacza to, że:

- 2.4.1. albo kierowca jest delegowany w ramach firmy/grupy, tzn. kierowca jest przydzielony do oddziału spółki znajdującego się w innym państwie członkowskim lub do innej spółki w ramach grupy;



- 2.4.2. albo kierowca jest oddany do dyspozycji przewoźnika przez agencję pracy tymczasowej;
- 2.4.3. albo kierowca świadczy usługi ponadnarodowe, co, w określonym kontekście **sektora transportu drogowego**, oznacza:
- świadczenie usługi transportowej w imieniu strony trzeciej, tzn., że firma transportowa nie jest właścicielem towarów;
 - świadczenie usług ponadnarodowych — odnosi się to do narodowości stron umowy, z których co najmniej trzy są wymienione w umowie przewozowej, a mianowicie ekspedytor, przewoźnik i odbiorca⁴. Potrzeba tylko, aby dwie z trzech stron umowy miały siedziby w dwóch różnych państwach członkowskich i wówczas świadczenie usług uważa się za ponadnarodowe.

W tym kontekście art. 1.3 (a) dyrektywy 96/71/WE ma następujące brzmienie:

„delegują pracowników na własny rachunek i pod swoim kierownictwem na terytorium państwa członkowskiego, w ramach umowy zawartej między przedsiębiorstwem delegującym [tzn. w określonym przypadku sektora transportu drogowego jest to firm znajdująca się w kraju, w którym kierowca zazwyczaj pracuje], a odbiorcą usług [tzn. w określonym przypadku sektora transportu drogowego będzie to kraj, w którym, dla odmiany, kierowca pracuje tylko czasowo], działającym w danym państwie członkowskim, o ile istnieje stosunek pracy pomiędzy przedsiębiorstwem delegującym a pracownikiem w ciągu okresu delegowania”.

Przykładowo: rumuński kierowca zazwyczaj pracujący w Rumunii otrzymuje zlecenie transportowe obejmujące: transport ładunku z Antwerpii do Paryża (przewóz transgraniczny) lub transport kontenera z Antwerpii do portu w Brukseli (transport kombinowany), lub transport ładunku pomiędzy Brukselą a Liege (kabotaż: przewóz w całości odbywa się na terytorium Belgii). W tych przykładach „miejscem pracy” w rozumieniu DP jest Belgia. Rumuński kierowca musi otrzymać wynagrodzenie w wysokości odpowiadającej poziomowi płac w Belgii. Jest to zgodne z przepisami PD o delegowaniu pracowników stanowiącymi, że pracownik musi otrzymać wynagrodzenie według skali płac stosowanej w kraju, do którego został delegowany, gdy są one wyższe niż w kraju, w którym zazwyczaj pracuje.

2.5. Rozporządzenie Rzym I

We wszystkich tych przypadkach, gdy zawodowy kierowca wykonuje działalność albo na obszarze lub z terytorium kraju, w którym znajduje się miejsce świadczenia przez niego zazwyczaj pracy lub poza krajem, w którym znajduje się to miejsce, ale bez spełnienia warunków delegowania, będzie on objęty przepisami rozporządzenia Rzymie I (rozporządzenie (WE) nr 593/2008). Indywidualna umowa o pracę kierowcy będzie podlegać prawu kraju, w którym lub z którego zazwyczaj świadczy pracę w trakcie wykonywania umowy. Zgodnie z wyżej wymienionym rozporządzeniem, do jego sytuacji będą miały zastosowanie następujące zasady:

- 2.5.1. **Nadrzędna zasada słabszej strony umowy** (patrz: preambuła 23 oraz art. 8.1) — jeśli warunki umowy o pracę kierowcy są mniej korzystne niż warunki (wynagrodzenie, warunki pracy itp.) kraju przyjmującego, muszą być stosowane warunki kraju przyjmującego. Wprowadzie rozporządzenie przewiduje jako zasadę, że indywidualne umowy o pracę są regulowane

⁴ Termin „odbiorca” oznacza usługobiorcę, a nie odbiorcę ładunku.



przepisami prawa wybranego przez strony, to jednak ten przepis będzie podlegał warunkom określonym w:

- a. artykule 8.1 tego samego rozporządzenia: *„Taki wybór prawa nie może jednak prowadzić do pozbawienia pracownika ochrony przyznanej mu na podstawie przepisów, których nie można wyłączyć w drodze umowy, na mocy prawa, jakie, w przypadku braku wyboru, byłoby właściwe zgodnie z ustępami 2, 3 i 4 niniejszego artykułu”;*
- b. preambule 23 rozporządzenia (WE) nr 593/2008: *„W odniesieniu do umów zawartych ze stroną uznawaną za słabszą stronie takiej należy zapewnić ochronę za pomocą norm kolizyjnych, które są dla niej korzystniejsze niż reguły ogólne”.*

2.5.2. Kryteria kraju miejsca, w którym pracownik zazwyczaj świadczy pracę (patrz artykuł 8 rozporządzenia (WE) nr 593/2008 oraz, w odniesieniu do transportu drogowego, patrz orzeczenie ETS w sprawie Koelzsch z dnia 15 marca 2011 r.) — wybór prawa właściwego przez obie strony indywidualnej umowy o pracę nie może pozbawić je praw przysługujących im w kraju, w którym pracownik zazwyczaj świadczy pracę, jeżeli są bardziej korzystne dla danego pracownika. Jeśli chodzi o tę kwestię, to orzeczenie ETS w sprawie Koelzsch (15 marca 2011 r.) wyjaśnia pojęcie miejsca, w którym pracownik zazwyczaj świadczy pracę, biorąc pod uwagę szczególne okoliczności w zakresie transportu drogowego. A zatem, zgodnie z definicją, miejscem, w którym pracownik zazwyczaj świadczy pracę jest kraj wykonywania przez kierowcę większej części zobowiązań wobec pracodawcy, w szczególności:

- a. albo jest to miejsce, w którym lub z którego pracownik wykonuje działalność zawodową;
- b. albo miejsce, z którego pracownik otrzymuje polecenia dotyczące zadań do wykonania i organizuje swą pracę;
- c. albo miejsce, w którym znajdują się jego narzędzia pracy (*np.* ciężarówka itp.);
- d. albo miejsce, w którym głównie prowadzone są usługi transportowe, gdzie towary są wyładowywane;
- e. albo miejsce, do którego pracownik wraca po zakończeniu pracy.

Europejska Federacja Pracowników Transportu (ETF) reprezentuje ponad 3,5 mln pracowników transportu zrzeszonych w 230 związkach zawodowych transportowców z 41 krajów europejskich z następujących sektorów: transportu drogowego, kolejowego, morskiego, żeglugi śródlądowej, lotnictwa cywilnego, portów, turystyki oraz rybołówstwa. ETF jest uznanym partnerem społecznym w siedmiu europejskich społecznych Komitetach Dialogu Sektorowego, w tym transportu drogowego.



Załącznik

Oświadczenie ETF w sprawie stosowania do transportu drogowego minimalnego wynagrodzenia za pracę przyjętego w Niemczech

W dniu 1 stycznia 2015 r. w Niemczech wszedł w życie przepis dotyczący wysokości minimalnego wynagrodzenia za pracę. Stawka ma zastosowanie w równym stopniu do wszystkich przewozów drogowych, w tym tranzytu przez terytorium Niemiec. Przedstawiciele branży i niektóre państwa członkowskie podniosły szereg zastrzeżeń dotyczących stosowania minimalnego wynagrodzenia za pracę do przewozów tranzytowych w transporcie drogowym i w związku z tym Komisja Europejska analizuje obecnie te kwestie.

Europejska Federacja Pracowników Transportu (ETF) pragnie podkreślić jedną kwestię, a mianowicie, że płaca i warunki pracy w poszczególnych państwach członkowskich odnoszą się do wszystkich przewozów, które wchodzą w zakres dyrektywy 96/71/WE (delegowanie pracowników) oraz rozporządzenia (WE) nr 593/2008 (Rzym I), bez względu na to, czy jest to kabotaż, transport międzynarodowy czy transport kombinowany.

Jeśli chodzi o stosowanie minimalnego wynagrodzenia za pracę do drogowych przewozów tranzytowych, to ETF chciałaby po raz kolejny zaznaczyć, że jest to część zestawu środków podjętych przez niemiecki rząd w celu rozwiązania mającego ogromny zasięg zjawiska dumpingu społecznego, które stygmatyzuje sektor transportu drogowego. Dopóki Komisja Europejska nie podejmie działań zmierzających do znaczącej poprawy bardzo złej sytuacji społecznej i zawodowej w sektorze, państwa członkowskie będą nadal poszukiwać rozwiązań na poziomie krajowym umożliwiających uporanie się z problemem oszustw socjalnych w transporcie drogowym, jak również egzekwowanie przepisów wspólnotowych, takich jak dyrektywa o delegowaniu pracowników i rozporządzenie Rzym I w zakresie działalności transportowej.

W tym celu, w związku z brakiem skutecznych rozwiązań ogólnoeuropejskich, ETF w pełni popiera wszelkie środki podjęte przez państwa członkowskie podobne do przyjętych przez Francję, Belgię i — ostatnio — przez Niemcy.

Bruksela, 26 stycznia 2015 r.



Przewodniczący Lars Lindgren

5

Wiceprzewodniczący Aleksander Kirchner
Ekaterina Yordanova

Sekretarz Generalny Eduardo Chagas

