

KORZYŚCI DLA PRACODAWCÓW STRATY DLA KIEROWCÓW



„Pakiet mobilności” - nowe przepisy
zaproponowane przez Komisję Europejską
dotyczące kierowców autobusów, autokarów
i samochodów ciężarowych

INFORMACJE ETF
dla ZAWODOWYCH
KIEROWCÓW



KORZYŚCI DLA PRACODAWCÓW, STRATY DLA KIEROWCÓW!

„Pakiet mobilności” – nowe przepisy zaproponowane przez Komisję Europejską dotyczące kierowców autobusów, autokarów i samochodów ciężarowych

Dwa lata temu Komisja Europejska obiecała zawodowym kierowcom i przedsiębiorcom transportu drogowego przyjęcie nowych przepisów na szczeblu UE, które sprawią, że nasz sektor będzie lepszym miejscem do pracy i prowadzenia działalności gospodarczej. Komisja obiecała rozwiązać problemy związane z dumpingiem socjalnym, zmęczeniem kierowców i nieuczciwą konkurencją. W dniu 31 maja 2017 r. Komisja podała swoją propozycję do wiadomości. Zaproponowane przepisy, jeżeli zostaną przyjęte, nie tylko nie poprawią warunków pracy kierowców, a:

- Dadzą Twojemu pracodawcy większą władzę w zakresie ustalania harmonogramu korzystania z tygodniowego okresu odpoczynku i czasu prowadzenia pojazdu oraz żądania od Ciebie, abyś spędzał za kółkiem dużo więcej godzin.
- Dadzą Twojemu pracodawcy prawo do zapłaty pensji nie wyższej niż wypłacana w kraju, z którego pochodzisz za pierwsze trzy dni pracy w innym kraju UE w miesiącu (trydniowy próg byłby stosowany oddzielnie dla każdego kraju, w którym pracujesz).
- Nie nakładają na pracodawcę obowiązku pokrycia kosztów podróży i zakwaterowania poniesionych przez kierowcę podczas korzystania z tygodniowego okresu odpoczynku. Jedynym obowiązkiem pracodawcy byłoby zorganizowanie zmian w taki sposób, aby kierowca miał czas spędzić 45 lub więcej godzin tygodniowego odpoczynku w domu.
- Umożliwią dalsze istnienie firm typu „skrzynka na listy”, ponieważ nowe, zaproponowane przez Komisję przepisy są zbyt niejednoznaczne, aby je wyeliminować

Europejska Federacja Pracowników Transportu uważa tę propozycję za ni mniej, ni więcej, tylko jawną próbę zalegalizowania dumpingu socjalnego i złych warunków pracy w transporcie drogowym!

CO DALEJ?

Komisja Europejska, Parlament Europejski i ministrowie transportu 28 krajów UE negocjują te propozycje. Może to potrwać dwa lub więcej lat, zanim nowe przepisy zostaną przyjęte. Tymczasem pracownicy, pracodawcy oraz inne grupy interesu starają się wpłynąć na ten proces.

Join Dołącz do naszej kampanii mającej na celu zmianę tych przepisów tak, aby były one korzystne dla zawodowych kierowców w całej Europie.

- **PODZIEL** się informacjami ze współpracownikami – broszurę informacyjną można pobrać ze strony Sekcji Transportu Drogowego ETF na Facebooku *ETF Road Section* www.facebook.com/ETFRoadSection/
- **POWIEDZ NAM** co sądzisz o potencjalnych zmianach za pośrednictwem naszej strony na Facebooku *ETF Road Section* www.facebook.com/ETFRoadSection/
- **PRZYŁĄCZ** się do działań ETF mających na celu poprawę warunków pracy i życia kierowców – zobacz kalendarz naszych działań
- **DOŁĄCZ** do działań prowadzonych przez związki zawodowe – spytaj przedstawiciela związków o szczegóły.



„BRUKSELSKIE” PROPOZYCJE, O ILE ZOSTANĄ PRZYJĘTE, ZMIENIĄ TWOJE ŻYCIE I PRACĘ ... NA ZAWSZE

CZAS PROWADZENIA POJAZDU I OKRES ODPOCZYNKU – rozporządzenie (WE) nr 561/2006

KIEROWCA BĘDZIE PROWADZIŁ POJAZD DŁUŻEJ ORAZ STRACI WYNAGRODZENIE I ŚWIADCZENIA

ZGODNIE Z OBECNIE OBOWIĄZUJĄCYMI PRZEPISAMI, w ciągu każdego dwutygodniowego okresu pracy kierowca musi skorzystać przynajmniej z jednego trwającego 45 godzin okresu nieprzerwanego odpoczynku. Drugi tygodniowy okres odpoczynku może zostać skrócony do 24 godzin, o ile różnica 21 godzin zostanie wykorzystana w całości przed końcem trzeciego tygodnia następującego po tygodniu, o który chodzi..

NOWA PROPOZYCJA dałaby pracodawcy większą możliwość zonglowania czasem prowadzenia pojazdu i okresem odpoczynku kierowcy, ponieważ:

- wydłuża okres odniesienia z 2 do 4 tygodni
- w okresie tych 4 tygodni kierowca byłby uprawniony do dwóch normalnych (45-godzinnych) i dwóch skróconych (24-godzinnych) tygodniowych okresów odpoczynku, jednak pracodawca miałby możliwość rozłożenia ich w sposób najbardziej korzystny dla prowadzonego przez siebie biznesu (jednak kierowca wciąż będzie mógł skompensować sobie 21-godzinny okres odpoczynku tak samo jak poprzednio.

Komisja Europejska twierdzi, że w ciągu miesiąca łączne limity prowadzenia pojazdu i okresy odpoczynku pozostaną takie same, jednak jest to wyraźnie sprzeczne z wyliczeniem, jakie można przeprowadzić w związku z tą propozycją. Przyjrzyjmy się następującemu możliwemu scenariuszowi ponownego rozłożenia okresów prowadzenia pojazdu i odpoczynku, wynikającemu z propozycji Komisji:

	Poniedziałek	Wtorek	Środa	Czwartek	Piątek	Sobota	Niedziela
Tydzień 1.	Praca	Praca	Praca	Praca	Praca	Praca	Odpuzynek Tydzień 1. Ciężarówka
Tydzień 2.	Praca	Praca	Praca	Praca	Praca	Praca	Odpuzynek Tydzień 2. Ciężarówka
Tydzień 3.	Praca	Praca	Praca	Praca	Praca	Praca	Odpuzynek Tydzień 3. Dom
Tydzień 4.	Odpuzynek Tydzień 3. Dom	Odpuzynek w domu Odzyskanie 21 godzin	Odpuzynek w domu. Odzyskanie 21 godzin odpoczynku oraz 8 godzin pracy	Odpuzynek w domu. Odzyskanie 8 godzin pracy	Odpuzynek w domu. Odzyskanie 8 godzin pracy	Odpuzynek Tydzień 4. Dom	Odpuzynek Tydzień 4. Dom
Tydzień 5.	Praca	Praca	Praca	Praca	Praca	Praca	Odpuzynek Tydzień 5. Ciężarówka

(Scenariusz ten jest oparty na założeniu, że w 4. tygodniu kierowca będzie miał szansę odzyskania części godzin nadliczbowych przepracowanych w ciągu pierwszych 3 tygodni danego miesiąca)

JAKĄ KORZYŚĆ ODNIESIE Z TEGO KIEROWCA?

- Miesięczny czas prowadzenia pojazdu prawdopodobnie zwiększy się o 22 godziny. Obecne przepisy ograniczają czas prowadzenia pojazdu do 90 godzin w każdym 2-tygodniowym okresie pracy i dopuszczają maksymalnie 56 godzin prowadzenia pojazdu w okresie 1. tygodnia. Pozostałe 34 godziny prowadzenia pojazdu dozwolone w 2. tygodniu mają sens tylko wtedy, gdy następuje po nich normalny tygodniowy okres odpoczynku trwający 45 godzin. W ramach nowej propozycji zezwalającej na wykorzystanie skróconego tygodniowego okresu odpoczynku trwającego 24 godziny pod koniec 2. tygodnia, 34-godzinny limit nie ma już dłużej sensu, ponieważ w rezultacie pozwala kierowcy prowadzić pojazd przez 4 dni, po których musi on skorzystać z 24-godzinny okres odpoczynku. Tak więc kierowca albo dostanie dzień urlopu w środku 2. tygodnia i będzie prowadził pojazd podczas weekendu, albo przez dwa dni przed wykorzystaniem 24-godzinny okres odpoczynku nie będzie prowadził pojazdu! W związku z tym istnieje poważne ryzyko, że 90-godzinny limit czasu prowadzenia pojazdu zostanie zniesiony, ponieważ przedsiębiorcy transportu drogowego są zainteresowani maksymalnym wykorzystaniem czasu i zasobów ludzkich..

- Firma będzie mogła zmusić kierowcę do pracy przez 3 tygodnie bez przerwy, dając mu tylko 2 dni wolnego, ponieważ zgodnie z nową propozycją pracę można łatwo zorganizować w taki sposób, aby czas prowadzenia pojazdu przypadła na pierwsze 3 tygodnie miesiąca, a tygodniowy okres odpoczynku na ostatni. Idealnie pasuje to do potrzeb firm zatrudniających kierowców niebędących rezydentami (kierowców prowadzących działalność za granicą): trzy tygodnie intensywnej pracy, po których będą mogli pozbyć się kierowcy bez żadnych obciążeń ani ponoszenia odpowiedzialności (więcej szczegółowych informacji poniżej).
- Może dojść do utraty przez kierowcę świadczeń i wynagrodzenia w związku z pracą w weekendy; utraty czasu wolnego oraz czasu pracy opłacanego wyższą godzinową lub dzienną stawką wynagrodzenia, skoro, zgodnie z propozycją, sobota będzie normalnym dniem pracy.
- Istnieje ryzyko utraty diety dziennej, do której kierowca jest uprawniony w 4. tygodniu pracy, ponieważ pracodawca uzna go za tydzień wolny.

KORZYŚCI DLA PRACODAWCÓW, STRATY DLA KIEROWCÓW!

TYGODNIOWY OKRES ODPOCZYNKU W KABINIE POJAZDU (Rozporządzenie (WE) nr 561/2006)

KIEROWCA BĘDZIE SPAŁ WIĘCEJ KOLEJNYCH NOCY W KABINIE POJAZDU I CHOĆ BĘDZIE MIAŁ DO DYSPOZYCJI CZAS I MOŻLIWOŚĆ POWROTU DO DOMU, TO BĘDZIE MÓGŁ TO ZROBIĆ NA WŁASNY KOSZT.

... jeżeli jesteś kierowcą pracującym za granicą przez długie okresy czasu ...

ZGODNIE Z OBECNIE OBOWIĄZUJĄCYMI PRZEPISAMI, I pod warunkiem, że kierowca wyrazi na to zgodę, zezwala mu się na spędzenie jedynie dziennego okresu odpoczynku oraz skróconego tygodniowego okresu odpoczynku w kabinie. Tak więc kierowca nie może spać w kabinie dłużej niż przez 12 kolejnych dni, ponieważ normalne 45-godzinne lub dłuższe okresy odpoczynku muszą być wykorzystywane poza pojazdem. Niemniej jednak warunki, w jakich kierowca odpoczywa nie zostały określone w aktualnie obowiązującym rozporządzeniu dotyczącym czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku.

NOWA PROPOZYCJA określa warunki, w jakich kierowca ma spędzić tygodniowy okres odpoczynku. Musi on zostać wykorzystany w „odpowiednim pomieszczeniu mieszkalnym wyposażonym we właściwe miejsce do spania i urządzenia sanitarne (a) albo udostępnionym lub opłaconym przez pracodawcę, lub (b) w domu albo innym prywatnym miejscu wybranym przez kierowcę”

Propozycja zobowiązuje również firmę do takiej organizacji pracy, aby kierowca mógł spędzić co najmniej jeden regularny tygodniowy okres odpoczynku trwający co najmniej 45 godzin w domu, w ciągu każdego okresu trzech kolejnych tygodni.

Jednak w przypadku tygodniowego okresu odpoczynku spędzonego w domu lub w innym prywatnym miejscu, propozycja nie zobowiązuje pracodawcy do pokrycia poniesionych przez kierowcę kosztów dojazdu i zakwaterowania.

JAKĄ KORZYŚĆ ODNIESIE Z TEGO KIEROWCA?

Propozycja Komisji Europejskiej sprawi, że legalne będzie:

- spędzanie przez kierowcę nocy w ciężarówce przez 3 zamiast 2 kolejnych tygodni
- your - zwolnienie kierowcy przez firmę z obowiązku świadczenia pracy na okres jednego całego tygodnia bez konieczności pokrycia kosztów zakwaterowania ani podróży powrotnej do domu! Pamiętaj, nowa propozycja zobowiązuje pracodawcę jedynie do takiego ustalenia harmonogramu pracy, abyś miał czas na powrót do domu!

W praktyce istnieje ryzyko, że utknieś w kraju, w którym aktualnie pracujesz, daleko od domu, mając do wyboru dwie opcje: albo zostać tam, gdzie jesteś i starać się przeżyć ten tydzień za wynagrodzenie podstawowe, albo pojechać do domu na własny koszt!

KORZYŚCI DLA PRACODAWCÓW, STRATY DLA KIEROWCÓW!





DELEGOWANIE PRACOWNIKÓW

KIEROWCA NIE OTRZYMA MINIMALNEJ PŁACY KRAJU, W KTÓRYM PRACUJE PRZEZ OKRES DO 3 DNI!

Jeżeli kierowca pracuje w (lub z) innego państwa członkowskiego **na stałe**, to dotyczą go przepisy rozporządzenia Rzym I i jest uprawniony do pełnego pakietu warunków pracy kraju, w którym pracuje obejmującego poziom wynagrodzeń, ubezpieczenie zdrowotne i zabezpieczenie społeczne. Jeżeli jednak kierowca pracuje tylko **czasowo** w innym państwie członkowskim, to nazywa się to „delegowaniem pracownika”. Wówczas jest uprawniony do pracy tylko w określonych minimalnych warunkach zapewnianych w danym kraju, takich jak płaca minimalna, minimalny wymiar czasu pracy i płatnego urlopu wypoczynkowego..

ZGODNIE Z OBECNIE OBOWIĄZUJĄCYMI PRZEPISAMI, jeżeli kierowca jest pracownikiem delegowanym, to może korzystać z tych minimalnych warunków od chwili rozpoczęcia pracy na terytorium kraju, o który chodzi. „Równe wynagrodzenie za pracę o równej wartości” jest jedną z najważniejszych zasad UE mających na celu zapobieganie dyskryminacji pracowników swobodnie poruszających się i wykonujących pracę w całej Europie.

ZGODNIE Z NOWĄ PROPOZYCJĄ pracodawca będzie mógł legalnie płacić kierowcy wynagrodzenie w wysokości wypłacanej w kraju pochodzenia do 3 dni w miesiącu przepracowanym w każdym państwie UE podczas wykonywania przewozów międzynarodowych. Ten trzydniowy okres byłby liczony od nowa w chwili pierwszego w danym miesiącu wjazdu do jakiegokolwiek kraju UE. Do obowiązków kierowcy należałoby udowadnianie, gdzie pracował poprzez ręczne wpisywanie w tachografie kodu kraju, w którym się znajduje na początek i na zakończenie każdego dnia roboczego oraz na każdym przejściu granicznym! Jedynym wyjątkiem od tej nowej propozycji są przewozy kabotażowe, w przypadku których przepisy dotyczące delegowania pracownika mają zastosowanie od momentu rozpoczęcia wykonywania tych przewozów.



PRZYKŁADOWO: w ciągu jednego miesiąca kierowca z Polski wykonuje przewozy międzynarodowe przez okres w całości nie dłuższy niż 3 dni w każdym z następujących krajów: Polska, Niemcy, Dania, Luksemburg, Belgia, Francja, Włochy i Austria. Pracodawca będzie mógł zapłacić kierowcy pensję w wysokości minimalnego wynagrodzenia za pracę wypłacanego w Polsce. Jeżeli jednak ten sam kierowca z Polski wykonuje przewozy kabotażowe w którymkolwiek z tych krajów, to będzie on uprawniony do płacy minimalnej wypłacanej w tym kraju od pierwszej minuty i przez cały czas wykonywania działalności w zakresie przewozów kabotażowych.

KORZYŚCI DLA PRACODAWCÓW, STRATY DLA KIEROWCÓW!



Europejska Federacja Pracowników Transportu (ETF)

reprezentuje ponad 3,5 mln pracowników transportu zrzeszonych w ponad 230 związkach zawodowych transportowców z 41 krajów europejskich, z 8 sektorów, w tym transportu drogowego i logistyki.

Siedziba:

Galerie Agora,
Rue du Marché aux Herbes 105, Boîte 11,
B-1000 Bruksela
Belgia

www.etf-europe.org
road@etf-europe.org