Auto i Myjnia

2017-02-15

Koniec jednolitego rynku transportowego



Procedowany unijny projekt rewizji dyrektywy o delegowaniu pracowników przewiduje stosowanie tych samych zasad wynagradzania i pracy dla wszystkich pracowników na terenie danego państwa - stosowanie prawa miejscowego i lokalnych układów zbiorowych.

Zdaniem związku pracodawców "Transport i Logistyka Polska" stworzy to ogromne utrudnienia dla przewoźników. Kierowcy w ciągu miesiąca przejeżdżają przez teren kilku państw UE, posiadających kompletnie odmienne systemy prawne, systemy płac czy składniki wynagradzania.

Niemożliwością będzie stworzenie dla nich jednej umowy obejmującej wszystkie przepisy, a rozliczanie pracy nastręczy wielu trudności, które mogą doprowadzić do upadku firm lub zakończenia świadczenia przewozów na rynku międzynarodowym.

O tym wszystkim przeczytać można w nowym raporcie związku pracodawców "Transport i Logistyka Polska" omawiającym wpływ rewizji dyrektywy o delegowaniu na codzienne funkcjonowanie branży transportowej w Unii Europejskiej.

Raport omawia szczegółowo zasady wynagradzania kierowców i obowiązki pracodawców w 6 państwach UE: Niemczech, Francji, Hiszpanii, Włoch, Holandii i Belgii.

Konkluzje wynikające z raportu:

1) Prawo państw UE jest zróżnicowane i brak wyłączenia transportu z delegowania doprowadzi do

nieproporcjonalnych obciążeń administracyjnych dla przewoźników wykonujących międzynarodowe przewozy.

2) Mikroprzedsiębiorstwa stanowią 80% wszystkich przedsiębiorstw transportu drogowego - obciążenia administracyjne i obowiązki będą dla nich nie do udźwignięcia.

3) Praca kierowcy w międzynarodowym transporcie drogowym nie jest "delegowaniem". Kierowcy są w ciągłym ruchu, jednak ośrodek ich interesów życiowych jest stały - po krótkich okresach nieobecności wracają do swych domów.

4) Różnice w wynagrodzeniu w UE nie mają charakteru dumpingu, czy naruszenia prawa, ale są naturalną konsekwencją różnic w rozwoju gospodarczym państw. Różnice te są łagodzone przez wdrażanie procesów modernizacyjnych i nie powinny być regulowane odgórnie.

5) Wyrównywanie płac administracyjnie zawsze niesie ze sobą ryzyko powstania nieprawidłowości, w tym wyeliminowania mniejszych graczy z rynku i poszerzenia szarej strefy.

6) Bariery administracyjne ograniczają dostęp do unijnego rynku przewozów, w szczególności dla małych przedsiębiorstw. Może to całkowicie wykluczyć je ze świadczenia usług transportowych na terenie UE, a także podwyższyć ich koszty - co przełoży się na wyższe ceny i mniejszą konkurencyjność.

7) Projekt KE jest próbą sztucznego regulowania wynagrodzeń na poziomie indywidualnego przedsiębiorstwa. Dwóch pracowników tego samego przedsiębiorstwa może ostatecznie otrzymać różne wynagrodzenie za ten sam rodzaj pracy, przy czym będzie to zależało od zleconej kierowcom trasy, a nie czasu i warunków, w jakich pracują.

8) Sektor transportu jest jednym z głównych pracodawców w Europie (1 na 20 miejsc pracy jest związane z transportem), zatem problem nieodpowiednich regulacji jest problemem na skalę europejską.

Źródło: PAP (op.pb)

Źródło: https://paliwa.pl/strona-startowa/archiwum/koniec-jednolitego-rynku-transportowego