



## **Sprawozdanie z Konferencji TransFair (31 marca – 1 kwietnia 2022 r.)**

1 kwietnia 2022 r. zakończyła się w Sali BHP w Gdańsku 2-dniowa międzynarodowa konferencja podsumowująca projekt „Droga do przejrzystego i sprawiedliwego wynagradzania oraz poprawy warunków pracy w sektorze transportowym: TransFair”.

Konferencja rozpoczęła się 31.03.2022 o godz. 10 przy bezpośrednim udziale 58 uczestników ze wszystkich organizacji partnerskich projektu (około 70% z nich stanowili goście zagraniczni) oraz 35 osób uczestniczących zdalnie. Oprócz uczestników na historycznej Sali BHP (miejscu podpisania Porozumień z 1980 r.) znajdowały się 4 budki, w których 8 tłumaczy symultanicznie tłumaczyło przekazywane treści, gdyż na konferencji językami roboczymi konferencji były: polski, angielski, czeski, niemiecki i słoweński. Dodatkowo wszelkie kwestie techniczne oraz połączenie z uczestnikami on-line obsługiwało 2 techników. W czasie dwóch dni konferencji 25 prelegentów z krajów partnerskich podejmowało zróżnicowane tematy dotyczące europejskiego transportu drogowego. Nad stroną merytoryczną czuwała Barbara Surdykowska – ekspert NSZZ „Solidarność” w projekcie TransFair, a za całościową organizację odpowiadał Karol Nosal - koordynator NSZZ „Solidarność” w tym projekcie.

Konferencję otworzył przedstawiciel NSZZ „S” - gospodarza tego wydarzenia projektowego- Zastępcą Przewodniczącego Komisji Krajowej NSZZ „Solidarność” Jerzy Jaworski. Nawiązał on do dramatycznego kontekstu konferencji, jakim są działania wojenne na sąsiedniej Ukrainie jako, że fakt ten ma doniosłe znaczenie dla całego rynku transportu drogowego w Europie. Następnie Bettina Haidinger – koordynator lidera projektu, którym jest instytut badawczy Forba z Austrii, opisała projekt TransFair, przedstawiając konsorcjum partnerskie, jego założenia, cele, zrealizowane działania oraz rezultaty. Projekt jest realizowany przez: Forba - lider, NSZZ „Solidarność”, KU Leuven/HIVA z Belgii, organizacja non-profit Multicultural Center Prague z Czech oraz związki zawodowe z Austrii, Belgii, Słowenii, Czech i Serbii. Oprócz tych podmiotów w projekcie biorą udział instytucje ochrony praw pracowniczych z Austrii i Niemiec, państwowe inspekcje pracy z Belgii, Słowenii, Polski oraz Europejska Federacja Pracowników Transportu (ETF). Po tym wystąpieniu głos zabrał uczestniczący zdalnie Radosław Owczarzak - opiekun projektu TransFair z ramienia KE, który wysoko ocenił wartość tego projektu, jego aktualność w kontekście problemów europejskiego transportu drogowego oraz potrzebę kontynuacji wypracowanych w ramach tego projektu rezultatów.

I sesja konferencji poświęcona była gospodarczym aspektom europejskiego transportu drogowego w Europie. Rozpoczęła ją Lynn De Smedt z HIVA-Katolickiego Uniwersytetu Leuven, która w zwięzły sposób przedstawiła analizę ilościową poprzez pokazanie danych liczbowych dotyczących transportu drogowego wskazując na kluczową rolę tego sektora w UE. Z danych tych wynika, że w krajach z dawnej UE (UE-14) krajowy transport jest ważniejszy niż międzynarodowy, co stanowi odwrotność dla nowych krajów UE (UE-13). Prelegentka przedstawiła również aktualne problemy występujące w sektorze transportu drogowego, do których zaliczyła problem uznawania poszczególnych kierowców za pracowników delegowanych i ich wynagradzania, udziału firm korporacyjnych w rynku usług transportowych oraz tzw. firm „skrzynek pocztowych” (letterbox companies). Następnie



Frederic De Wispelaere z tej samej instytucji HIVA-KU Leuven omówił wyzwania i możliwości rozwiązań, które mogłyby wspierać pracę wysoce mobilnych pracowników transgranicznego transportu drogowego. Jego propozycją jest dążenie do harmonizacji wynagradzania pracowników delegowanych, co w obecnej sytuacji stanowi duży problem, gdyż wyliczenie wynagrodzenia pracownika delegowanego z kraju UE-13 do UE-14 obejmuje wiele etapów o wysokim stopniu złożoności tym bardziej, że idąc w kierunku wynagrodzenia europejskiego natrafi się na różne w zależności od kraju, składki na ubezpieczenie społeczne. Średnie wynagrodzenie kierowców w krajach UE-14 jest znacząco wyższe niż w UE-13 co powoduje, że średnia wynagrodzenia kierowców w całej UE jest znacząco wyższa dla UE-13 i znacząco niższa dla UE-14. Kolejną przeszkodą w dążeniu do harmonizacji stawek wynagradzania kierowców jest też kwestia rozdrobnienia pracodawców. Ciekawe wystąpienie w tej sesji zaprezentowała Wol-san Liem – przedstawicielka Koreańskich związków zrzeszających kierowców oraz Międzynarodowej Federacji Pracowników Transportu (ITF) przedstawiając warunki pracy i płacy kierowców, którzy w Korei generalnie pracują na zasadach samozatrudnienia co zwiększa problemy związane z ich bezpieczeństwem. Samozatrudnienie wymusza wśród kierowców konieczność pracy w nadgodzinach i najczęściej samodzielne przeładunki co znacząco wpływa na zwiększenie wypadkowości. Dlatego działania na rzecz bezpieczeństwa pracy kierowców stanowią największe wyzwanie w pracy koreańskich związków zajmujących się transportem drogowym. Kluczowym elementem wystąpienia Wol-san Liem było zwrócenie uwagi na łańcuchy dostaw i konieczność oddziaływania na same przedsiębiorstwa, które korzystają z usług transportowych. Presja ekonomiczna wywierana na szczycie łańcucha dostaw skupia się na gorszych warunkach płacy i pracy kierowców.

II sesja skoncentrowana była na problemach kierowców krajów trzecich jako, że pracownicy z Ukrainy, Białorusi, oraz państw Azji Centralnej (dawne republiki radzieckie) stanowią wysoki procent pracowników w sektorze transportowym. Olga Gheorghiev z czeskiego MKC zwróciła uwagę na brak kierowców na czeskim rynku pracy, co wymusza wyszukanie ich przez pośredników czyli agencje pracy tymczasowej, które pozyskują tych pracowników w krajach trzecich. W tym celu w Czechach uproszczono procedury zatrudniania kierowców pochodzących m.in. z Ukrainy. Kierowcy ci muszą pracować przez min. półtora roku u jednego pracodawcy, gdyż wcześniejsza zmiana wiąże się z anulowaniem wizy. Temat roli agencji pracy tymczasowej w rekrutacji kierowców pochodzących z krajów trzecich rozwinął w swej prezentacji Dominik Owczarek reprezentujący ISP przedstawiając charakter i niską jakość zadań realizowanych przez większość takich agencji. Kierowcy z krajów trzecich zatrudniani przez agencje mają z reguły znacznie niższe wynagrodzenie, gorsze warunki socjalne czy wydłużany bez dodatkowego wynagrodzenia czas pracy. Często się zdarza, że certyfikaty wydawane przez agencje nie odpowiadają faktycznym kwalifikacjom osób przez nie zatrudnianym, a kierowcy nie otrzymują odpowiednich umów. Gazi Babayarova na przykładzie kierowców z Kirgistanu zobrazowała problemy z jakimi borykają się kierowcy pochodzący z krajów trzecich. Rekrutacja kirgiskiego kierowcy trwa ok. 8 m-cy, a zanim jeszcze zacznie pracować w Europie musi zainwestować ok. 3000 euro (1000 pośrednikowi i



2000 za wizę tymczasową). Najczęstsze kontrakty trwają 2 lata, a przez ten czas kierowcy mieszkają w swoich ciężarówkach, których standard znacząco odbiega od europejskiego (m.in. nie ma GPS). Prelegentka podkreśliła, że dla pracodawców kierowcy z Kirgistanu są tanią, ciężko pracującą i niewymagającą siłą roboczą.

W III sesji przeanalizowano Pakiet Mobilności czyli jak w praktyce funkcjonuje zestaw nowych przepisów regulujących transport drogowy na terenie Unii Europejskiej. Dotyczą one czasu jazdy i odpoczynku kierowców oraz zaliczania poszczególnych operacji transportowych, w czasie których kierowca musi otrzymywać wynagrodzenie zgodnie z zasadami dotyczącymi pracowników delegowanych. Przedstawiciel pracodawców Maciej Wroński z polskiej organizacji pracodawców transportowych TLP zwrócił uwagę na bardzo niską jakość warunków socjalnych na parkingach w wielu krajach UE, z których zmuszeni są korzystać kierowcy transportu drogowego. Do tego dużym problemem są nie tylko powszechne opóźnienia dotyczące terminu i czasu ładowania towarów, ale też brak zapewnienia tam podstawowych warunków higienicznych dla kierowców. Niemniej największy problem dla pracodawców w kontekście pakietu mobilności stanowi brak jasnych regulacji, informacji oraz brak przewidywalnych warunków pracy. W odpowiedzi na to Ewa Ptaszyńska z Komisji Europejskiej reprezentująca DG Move stwierdziła, że na obecnym początkowym etapie wdrażania pakietu mobilności jest za wcześnie by ocenić ten pakiet jako rozwiązanie prawne. Niemniej podkreśliła konieczność respektowania prawa kierowców do powrotów do domów. Zwróciła także uwagę, że pracodawcy na ogół mają wiedzę odnośnie działania pakietu, ale często nie wykorzystują tych regulacji. Fieke van Overbeeke (IJI – think tank z zakresu prawa prywatnego międzynarodowego i prawa obcego) omówiła prawną zależność Dyrektywy o delegowaniu pracowników (2020/1057) w kontekście problemów transportu drogowego. Z perspektywy prawnej można zauważyć pewne niespójności, dlatego wiele zależy od wdrożenia i kodyfikacji dyrektywy 2020/1057 oraz orzeczeń TSUE – problemem jest też kwestia ograniczeń w jej egzekwowaniu, a niewystarczające egzekwowanie prowadzi do zakłóceń na rynku transportu drogowego i niesprawiedliwej rywalizacji.

Na zakończenie I dnia konferencji odbyła się dyskusja panelowa, w czasie której zastanawiano się, czy problem braku kierowców może stać się dźwignią do poprawy warunków pracy w transporcie drogowym. Stanowiło to przyczynek do dyskusji na temat niedoboru kierowców w kontekście warunków pracy w transporcie drogowym. W czasie tej sesji głos zabrali: przedstawiciel środowiska naukowego Wojciech Paprocki (Szkoła Główna Handlowa w Warszawie), przedstawiciel pracodawców - Piotr Mikiel (ZMPD) oraz reprezentujący związki zawodowe Karl Delfs (Vida) i Gerard Skroński (NSZZ „S”) oraz Ekin Öztürk z Europejskiej Federacji Transportowców (ETF). W Polsce pracodawcy od 2016 domagają się przywrócenia szkolnictwa zawodowego, gdyż mogłoby to przyczynić się do zmniejszenia problemu braku kierowców. Niestety mimo, iż warunki i standardy pracy kierowców transportowych stale się poprawiają, nie zwiększa to zainteresowania tym zawodem wśród osób młodego pokolenia. W tej sytuacji pracodawcy są zmuszeni zatrudniać



obcokrajowców (gł. z Ukrainy i Białorusi), którzy stanowią 50% zatrudnionych kierowców. Pracodawcy apelują o uproszczenie procedur ich zatrudniania i wydawania pozwoleń na pracę oraz o wydłużenie ważności wiz (obecnie są jednoroczne). Wybuch wojny na Ukrainie spowodował, że 50% ukraińskich kierowców wróciło do swojego kraju i ich ciężarówki nie są aktualnie obsługiwane. Nawiązując do aktualnej sytuacji na Ukrainie, przedstawiciele pracowników zauważyli narastanie antagonizmów między kierowcami z Ukrainy, Rosji i Białorusi. Zwrócili też uwagę na zjawisko wykorzystywania kierowców z bloku wschodniego i na fakt, że nie ma to miejsca w krajach UE-14. W czasie dyskusji nawiązano też do pakietu mobilności, który dla kierowców jest zagmatwaną materią oraz na duże braki w infrastrukturze socjalnej dla kierowców na terenie całej UE co w sytuacji, gdy kierowcy muszą sami załadowywać i rozładowywać towary jest dla nich bardzo dotkliwie.

II dzień konferencji rozpoczęła sesja dotycząca praktyk związkowych w transgranicznym transporcie drogowym w czasie której Bettina Haidinger (FORBA) i Dušan Perš (NSDS) zaprezentowali przewodnik związkowy opracowany w ramach projektu TransFair, a Tom Peters (BTB-ABVV) przedstawił rezultaty związkowych działań inicjowanych w czasie projektu wśród kierowców. Edwin Atema (FNV) przedstawił praktyczne możliwości i sposoby reprezentowanie interesów prawnych kierowców, a Audrius Cuzanauskas (LVPS) powiedział o sposobach wspierania przez związki kierowców pochodzących z krajów trzecich. Przedstawili także modele współpracy transgranicznej wypracowane i wypraktykowane w czasie 2,5 lat trwania projektu. Paneliści zgodnie podkreśli powszechny brak wiedzy kierowców na temat warunków ich opłacania, dlatego za cenne uznano podjęte w czasie projektu akcje informacyjne w formie ulotek. Opracowane w tym projekcie ulotki (dostępne w 10 językach) rozpowszechniano w terenie bezpośrednio wśród kierowców. Zwracali też uwagę na czterokrotne różnice w stawkach godzinowych dla kierowców z UE-14 i krajów bloku wschodniego - np. 15 euro w Holandii i 4 euro na Litwie.

Konferencję zakończyła sesja poświęcona roli inspekcji pracy w transporcie drogowym, w czasie której przedstawiono wyzwania dotyczące współpracy związków zawodowych z inspekcjami pracy (Mojca Žibert, NSDS), a Robertas Lukaševičius z ELA odniósł się do roli ELA i doświadczeń tej organizacji z transgranicznych inspekcji w transporcie drogowym. Z kolei Sanja Veić, RoadPol dostarczyła informacji na temat roli, zadań i dotychczasowych dokonań Europejskiej sieci funkcjonariuszy policji drogowej RoadPol. Polską Inspekcję Pracy reprezentowała pani Małgorzata Dziemińska - Zastępca Głównego Inspektora Pracy, która omówiła zmiany w sposobie wynagradzania kierowców oraz doświadczenia kontrolne w zakresie czasu pracy kierowców. Przedstawiła także realizowane przez PIP działania prewencyjno-promocyjne.

Tematyka konferencji oraz możliwość bezpośrednich rozmów po długiej przerwie narzuconej przez ograniczenia sanitarne, spowodowały przyjazd znacznej liczby uczestników. Ich liczna obecność bezpośrednio na Sali BHP oraz on-line świadczy, że konferencja ta bardzo się wpisała w aktualne potrzeby i problemy występujące w sektorze transportu drogowego.