

Warszawa, 28 kwietnia 2025 r.
KL/174/RL/2025

Pan
dr hab. Sebastian Gajewski
Podsekretarz Stanu
Ministerstwo Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej

Pan
Adam Szłapka
Minister do spraw Unii Europejskiej
Kancelaria Prezesa Rady Ministrów

Szanowni Panowie Ministrowie,

Środowisko pracodawców z dużym niepokojem odnotowuje informacje na temat przyjęcia przez Radę UE wspólnego stanowiska ws. nowelizacji przepisów rozporządzeń UE nr 883/2004 oraz 987/2009 dotyczących koordynacji systemów zabezpieczenia społecznego, które mają być podstawą rozmów z Parlamentem Europejskim.

Przyjęte na poziomie unijnym rozwiązania, dotyczące ustalania „siedziby przedsiębiorstwa” dla celów określania ustawodawstwa, ustawodawstwa właściwego w zakresie zabezpieczenia społecznego, czy obowiązku uprzedniego powiadomienia państwa wysyłającego o zamiarze delegowania pracownika do innego państwa członkowskiego, mogą posłużyć do wyeliminowania polskich przedsiębiorców z unijnego rynku wewnętrznego oraz doprowadzić do pogorszenia sytuacji pracowników.

Niestety, dotychczas nie przedstawiono polskim przedsiębiorcom informacji na temat zaproponowanych przez polską Prezydencję i przyjętych przez Radę UE propozycji zmian ww. rozporządzeń UE nr 883/2004 oraz 987/2009. Obawy polskich przedsiębiorców wynikają z wcześniej diskutowanych przez Radę propozycji, jak i jeszcze dalej idących poprawek Parlamentu Europejskiego. Mając na uwadze potencjalne, negatywne skutki dla polskich przedsiębiorstw zaskakuje, iż inicjatywa w tym zakresie przypada na okres polskiej Prezydencji.

W ocenie polskich pracodawców, zmiany przepisów rozporządzeń UE nr 883/2004 oraz 987/2009 domykają szereg inicjatyw na poziomie unijnym, tj. wcześniej przyjętą dyrektywę 2014/67/UE z dnia 15 maja 2014 r. w sprawie egzekwowania dyrektywy 96/71/WE dotyczącą delegowania pracowników w ramach świadczenia usług, zmianę dyrektywy 2018/957 z dnia 28 czerwca 2018

member of



member of

BUSINESSEUROPE

Konfederacja Lewiatan
ul. Zbyszka Cybulskiego 5
00-727 Warszawa
tel. +48 22 55 99 900
lewiatan@lewiatan.org
www.lewiatan.org

Polish Confederation
Lewiatan
Brussels Office
Avenue de Cortenbergh 168
tel. +32 2 732 12 10

NIP 5262353400
KRS 0000053779
Sąd Rejonowy dla
m. st. Warszawy w Warszawie XIII
Wydział Gospodarczy

r. zmieniającą dyrektywę 96/71/WE dotyczącą delegowania pracowników w ramach świadczenia usług, czy tzw. Pakiet Mobilności, które posłużyły w praktyce, znacznemu utrudnieniu działalności polskich firm na rynku wewnętrznym UE.

Musimy mieć na uwadze, iż Polska jest jednym z liderów UE w wydawaniu zaświadczeń A1, umożliwiających osobom fizycznym świadczenie usług na terytorium innych Państw Członkowskich. ZUS wydał 853 tys. zaświadczeń A1 w 2024 roku. Rozwiązania przyjęte na poziomie unijnym, mogą mieć wpływ na funkcjonowanie szeregu branż naszej gospodarki, w tym międzynarodowego transportu drogowego. Pod względem PKB sektor transport, spedycja, logistyka, odpowiada za 7 proc. polskiej gospodarki, a pod względem zatrudnienia za 6,5 proc. osób wykonujących pracę zarobkową.

Opierając się na wcześniej proponowanych rozwiązaniach, pragniemy zwrócić uwagę na następujące elementy procedowanych rozporządzeń:

1. definicji „siedziby przedsiębiorstwa” dla celów ustalania ustawodawstwa właściwego (pluriactivity), określanie mającego zastosowanie ustawodawstwa

Szczególnie niepokojące dla polskich pracodawców są zmiany rozporządzenia 883/2004 oraz rozporządzenia 987/2009 w zakresie wprowadzenia kryteriów służących określeniu państwa „siedziby przedsiębiorstwa” dla celów ustalania ustawodawstwa właściwego. Regulacja ta ma na celu ustalenie, w którym państwie członkowskim firma powinna ubezpieczać pracowników, bez względu na miejsce rejestracji prowadzonej działalności gospodarczej, czy prowadzenia działalności administracyjnej.

Wyrażamy zastrzeżenia odnośnie do wprowadzenia w preambule pomocniczych kryteriów ocennych (m.in.: obrót, liczbę świadczonych usług/dochód, miejsce ogólnych spotkań, zwyczajowy charakter działalności etc.), które nie umożliwią precyzyjnego określanie „siedziby” przedsiębiorstwa w przypadku pracowników wysokomobilnych, w szczególności kierowców, świadczących pracę na rzecz przedsiębiorstwa wykonującego usługi transgraniczne na terytorium Unii Europejskiej. Preambuła nie stanowi części normatywnej dyrektywy, ale ma kluczowe znaczenie dla jej interpretacji.

Pragniemy wyjaśnić, iż w przypadku transportu, zmienność zleceń podejmowanych z tzw. spotu spowoduje, że w każdym możliwym do przyjęcia okresie rozliczeniowym, przy zastosowaniu zaproponowanych kryteriów, określona na potrzeby ubezpieczeń społecznych „siedziba” przewoźnika, może być za każdym razem inna. Z drugiej strony, w kolejnym, skrajnym przypadku, gdy w dłuższym okresie czasu polski przewoźnik

wykonuje przewozy transgraniczne pomiędzy jedynie dwoma państwami (np. Francja-Niemcy), zaproponowane kryteria nie pozwolą ustalić, które z tych dwóch państw powinno być „siedzibą” firmy. Szczególnie w sytuacji, gdy przewozy te zlecone są w ramach kontraktu, zawartego przez przewoźnika ze zleceniodawcą, posiadającym siedzibę w państwie trzecim (np. we Włoszech) - za przewozy pomiędzy Francją a Niemcami, polskiemu przewoźnikowi płaćć będzie włoska firma.

Należy w tym miejscu wskazać, że około 40% pracy przewozowej polskiej branży transportu drogowego, będącej liderem na jednolitym rynku UE, wykonywane jest w tzw. eksporcie usług. Są to przewozy wykonywane pomiędzy innymi niż Polska państwami UE, zwane jako „cross-trade”. Tym samym proponowane zmiany unijnych przepisów w zakresie określania siedziby przedsiębiorstwa oznaczają, że około 120 tysięcy polskich kierowców podlegać będzie pod zagraniczne systemy zabezpieczenia społecznego.

Co więcej, w świetle propozycji Parlamentu Europejskiego proponuje się ustalenie ustawodawstwa właściwego w stosunku do danego pracownika, poprzez porównanie średniej tygodniowej liczby godzin przepracowanych w każdym państwie członkowskim, w którym osoba ta wykonuje pracę. Taka zmiana przepisów wpłynie zdecydowanie negatywnie na sytuację polskich pracowników. Obecne przepisy umożliwiają osiągnięcie realizacji podstawowego założenia wspólnotowego ustawodawcy, jakim było uniknięcie (ograniczenie) fragmentacji okresów ubezpieczenia społecznego. Proponowane zmiany rozporządzeń mogą skutkować tym, iż pracownik będzie funkcjonował w niepewności, co do mającego do niego zastosowanie systemu zabezpieczenia społecznego, w tym kwot, jakie będą potrącone na część składek, finansowaną przez niego. Po zmianach zaproponowanych przez Parlament Europejski, pracownik mógłby być ubezpieczony kolejno w różnych państwach członkowskich, w zależności od czasu świadczenia usługi na rzecz polskiego przedsiębiorcy w różnych krajach UE. Wobec niniejszego, może okazać się, że pracownik mobilny, którym jest kierowca zawodowy w międzynarodowym transporcie drogowym, będzie podlegał trzem różnym systemom prawnym - jednemu dla ustalenia warunków pracy, drugiemu dla ustalenia zobowiązań podatkowych a trzeciemu, dla ustalenia ubezpieczeń społecznych.

Mając na uwadze nieostre kryteria określające właściwe ustawodawstwo oraz zmienne okresowo kierunki świadczonych usług, fakt podlegania pod różne i zmieniające się dynamicznie w czasie systemy prawne zagrozi to pewności prawnej zarówno po stronie pracodawców, jak i pracowników.

Z zagrożone są uprawnienia pracowników wysokomobilnych takich, jak kierowcy do świadczeń, gdyż w wielu systemach ubezpieczeń społecznych prawa do nich nabywane są dopiero po upływie określonego czasu, od dnia pierwszej rejestracji w systemie. Dla przykładu, skutkiem zmiennej w czasie jurysdykcji w sprawach ubezpieczeń społecznych,

member of



BUSINESS OECD

member of

BUSINESSEUROPE

Konfederacja Lewiatan
ul. Zbyszka Cybulskiego 5
00-727 Warszawa
tel. +48 22 55 99 900
lewiatan@lewiatan.org
www.lewiatan.org

Polish Confederation
Lewiatan
Brussels Office
Avenue de Cortenberg 168
tel. +32 2 732 12 10

NIP 5262353400
KRS 0000053779
Sąd Rejonowy dla
m. st. Warszawy w Warszawie XIII
Wydział Gospodarczy

kierowca wykonujący międzynarodowe przewozy drogowe przez znaczny okres swojej pracy zawodowej pozbawiony będzie ochrony w ramach systemu ubezpieczeń społecznych.

2. obowiązek uprzedniego powiadomienia państwa wysyłającego o zamiarze delegowania

Zrównanie notyfikacji ze złożeniem pełnego wniosku o zaświadczenie A1 przed rozpoczęciem delegowania, jest propozycją niemożliwą do zrealizowania w praktyce przez Zakład Ubezpieczeń Społecznych, który będzie musiał poświadczać setki tysięcy druków A1 rocznie „without delay” oraz udostępnić każdy, właściwej instytucji państwa przyjmującego. Kompromis powinien, na wzór prostego powiadomienia na gruncie prawa pracy (dyrektyw o delegowaniu pracowników), być jednostronnym powiadomieniem, które nie musi być równoznaczne ze złożeniem kompletnego wniosku o poświadczenie A1 (jeśli nie zebrano jeszcze kompletu dokumentów potrzebnych instytucji właściwej do zbadania warunków wydania poświadczenia A1).

Jako przykład można tutaj wskazać, potrzeby przedsiębiorstw transportowych, gdzie zlecenie wyjazdu kierowcy do kolejnego państwa podejmowane jest ad hoc, po otrzymaniu zlecenia od kontrahenta. Obowiązek prenotyfikacji i uzyskania zaświadczenia A1, uniemożliwi wykonywanie takich zleceń.

Mając powyższe na uwadze, zwracamy się z uprzejmym wnioskiem o umożliwienie zorganizowania pilnego spotkania ws. dalszych prac nad zmianami wyżej wskazanych rozporządzeń. W Konfederacji Lewiatan osobą odpowiedzialną za koordynację tematu jest Pan Robert Lisicki, dyrektor departamentu pracy (rlisicki@lewiatan.org, tel. 601-180-301).

Z poważaniem



Maciej Witucki
Prezydent Konfederacji Lewiatan



Maciej Wroński
Prezes Związku Pracodawców
"Transport i Logistyka Polska"

Do wiadomości:

1. Pan Dariusz Klimczak, Minister Infrastruktury
2. Pan Krzysztof Paszyk, Minister Rozwoju i Technologii

member of



member of



Konfederacja Lewiatan
ul. Zbyszka Cybulskiego 5
00-727 Warszawa
tel. +48 22 55 99 900
lewiatan@lewiatan.org
www.lewiatan.org

Polish Confederation
Lewiatan
Brussels Office
Avenue de Cortenbergh 168
tel. +32 2 732 12 10

NIP 5262353400
KRS 0000053779
Sąd Rejonowy dla
m. st. Warszawy w Warszawie XIII
Wydział Gospodarczy

Warszawa, 20 stycznia 2025 r.

Pan **Dariusz Klimczak**

Minister Infrastruktury

Szanowny Panie Ministrze,

Chciałbym w imieniu Związku Pracodawców Transport i Logistyka Polska wyrazić zaskoczenie i niepokój związany z przekazaną stronie społecznej (w załączonym piśmie dr hab. Sebastiana Gajewskiego Podsekretarza Stanu w Ministerstwie Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej sygn. DSZ-II.7107.2.10.2024) informacją o stanowisku Ministerstwa Infrastruktury w sprawie nowelizacji przepisów rozporządzeń UE nr 883/20041 i 987/20092.

W powoływanym piśmie Minister Gajewski informuje, że **Ministerstwo Infrastruktury zajęło akceptujące stanowisko wobec** proponowanego przez poprzednią hiszpańską Prezydencję **przyjęcia** (ograniczonych do obrotów) **kryteriów ekonomicznych** wskazujących na państwo siedziby przewoźnika **dla celów ustalania systemu ubezpieczeń właściwego** dla osób wykonujących pracę w kilku państwach UE, **w tym dla kierowców w międzynarodowym transporcie drogowym.**

W ocenie Związku Pracodawców Transport i Logistyka Polska propozycje zmian w zakresie ustalania państwa siedziby przewoźnika drogowego dla celów ubezpieczeń społecznych miały i nadal **mają na celu wyłącznie ograniczenie lub wręcz zlikwidowanie możliwości wykonywania usług transportowych w tzw. eksporcie (cross-trade i kabotaż)** przez przewoźników z takich państw, jak Polska. Usługi te stanowią ponad 40% polskiej międzynarodowej pracy przewozowej.

Zachodni inicjatorzy zmian w zakresie ustalania państwa siedziby przewoźnika dla celów ubezpieczeń społecznych oraz wprowadzenia obowiązku prenotyfikacji nigdy nie kryli, że są one częścią działań, które doprowadziły do przyjęcia w poprzednich latach zmian w przepisach dyrektywy o pracownikach delegowanych oraz do przyjęcia Pakietu mobilności. Działania mających na celu ochronę zachodnich rynków usług przed przedsiębiorcami z tzw. nowych państw członkowskich UE.

Paradoksalnie zmiany te będą uderzać także w interesy pracownicze. Trudno bowiem zgodzić się z tezą, że zmieniająca się w czasie podległość pod kilka lub kilkanaście systemów ubezpieczeń społecznych nie będzie sprawiała kierowcom i ich rodzinom problemów w zakresie uzyskiwania należnych im świadczeń socjalnych.

Obszerne stanowisko w sprawie nowelizacji przepisów rozporządzeń UE nr 883/20041 i 987/20092 Związek pracodawców Transport i Logistyka Polska przedstawił Ministerstwu Infrastruktury w piśmie z dnia 30.03.2022 r. (treść pisma w załączeniu). Spotkało się ono w tamtym czasie z życzliwym zrozumieniem ze strony resortu.



Dlatego też nie rozumiemy obecnej zmiany we wspólnym (dotychczas) rozumieniu przez resort i przez stronę społeczną konsekwencji przyjęcia proponowanych przez państwa zachodnie zmian dotyczących europejskich systemów zabezpieczeń społecznych. Szczególnie wobec faktu, iż Ministerstwo Infrastruktury nie przeprowadziło dodatkowych konsultacji społecznych poprzedzających zmianę swojego stanowiska, zaprezentowaną w ww. piśmie Ministra Gajewskiego.

Szanowny Panie Ministrze,

W polskim interesie ekonomicznym i społecznym leży **zablokowanie i sprzeciw wobec niekorzystnych dla branży transportu drogowego zmian**, które spowodują:

- brak możliwości wykonywania 40% dotychczasowej międzynarodowej pracy przewozowej przez polskich przewoźników, oraz
- wymuszone przenoszenie siedzib firm transportowo-logistycznych z Polski do państw, w których wykonujemy tę pracę.

W ocenie Związku pracodawców Transport i Logistyka Polska konsekwencje przyjęcia propozycji hiszpańskich (nawet przy sugerowanej ich modyfikacji) będą miały dużo dalej idące negatywne skutki, niż tak mocno i boleśnie odczuwalna rewizja przepisów o delegowaniu oraz wprowadzone przed kilku laty przepisy Pakietu mobilności.

Z wyrazami szacunku



Maciej Wroński
Prezes
Transport i Logistyka Polska

Do wiadomości:

Pan **Stanisław Bukowiec** Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury

Załączniki:

- 1) Pismo dr hab. Sebastiana Gajewskiego Podsekretarza Stanu w Ministerstwie Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej sygn. DSZ-II.7107.2.10.2024
- 2) Treść pisma Związku pracodawców Transport i Logistyka Polska z dnia 30 marca 2022 r.

Warszawa, 30.03.2022 r.

Pani Renata Rychter

Dyrektor

**Departament Transportu Drogowego
Ministerstwo Infrastruktury**

Szanowna Pani Dyrektor,

W imieniu Związku Pracodawców Transport i Logistyka Polska chciałbym podziękować za możliwość przedstawienia naszej opinii dotyczącej zmiany rozporządzeń nr 883/2004 i 987/2009. Pomimo, że zagadnienia, których dotyczą oba akty prawne, z pozoru mogłyby wydawać się dosyć odległe od zasad i warunków wykonywania przewozów drogowych, TLP od kilku lat z dużym niepokojem śledzi prace i dyskusje na temat kierunku zmian w przepisach ww. rozporządzeń. Przedkładane propozycje identyfikujemy, jako kolejną próbę ograniczenia obecności przedsiębiorców z tzw. peryferyjnych państw członkowskich Unii Europejskiej na europejskim rynku transgranicznych i kabotażowych przewozów drogowych. Próbę, która w przypadku jej realizacji miałaby negatywny wpływ na około 37% wykonywanej przez polskich przewoźników pracy przewozowej (przewozy typu cross-trade i kabotaż). Ponadto przy zaproponowanych dość nietrafionych z punktu widzenia specyfiki międzynarodowego transportu drogowego kryteriach służących do ustalania państwa, w którym powinny być odprowadzane składki na ubezpieczenie społeczne, istnieje ryzyko, że także część pracy kierowców wykonywanych w ramach przewozów dwustronnych (obsługujących bezpośrednio polski eksport i import towarowy) mogłaby zostać uznana jako przesłanka do ich ubezpieczenia społecznego poza granicami Polski.

Odnosząc się bardziej szczegółowo do wskazanych propozycji w zakresie prenotyfikacji oraz pojęcia „siedziby lub miejsca prowadzenia działalności” (pluriactivity), chcielibyśmy wskazać, że w opinii TLP:

- 1) W proponowanym mechanizmie „prenotyfikacji” należałoby wyłączyć z tego obowiązku pracę kierowców w ramach wykonywanych zadań służbowych związanych z wykonywaniem międzynarodowego przewozu drogowego, spełniającą przesłanki, o których mowa w art. 1 ust. 3 lit. a dyrektywy 96/71/WE parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 1996 r. dotyczącej delegowania pracowników w ramach świadczenia usług.

Tym samym:

- wyłączenie dotyczyłoby kierowców wykonujących przewozy na rachunek i pod kierownictwem przewoźnika, na podstawie umowy zawartej między przewoźnikiem delegującym kierowcę a zleceniodawcą,
- nie dotyczyłoby kierowców delegowanych do zakładu lub przedsiębiorstwa należącego do grupy na terytorium przyjmującego państwa członkowskiego, a także kierowców zatrudnionych przez przedsiębiorstwa pracy tymczasowej lub agencję

pośrednictwa pracy, wynajętych przewoźnikowi mającemu siedzibę lub działającemu na terytorium przyjmującego państwa członkowskiego (art. 1 ust. 3 lit. b i c dyrektywy 96/71/WE).

Przedstawiona propozycja TLP wynika z faktu, iż wysoce mobilny charakter pracy kierowcy i niejednokrotnie bardzo krótki okres pracy (od kilku do kilkunastu godzin) na terenie przyjmującego państwa członkowskiego UE ma pod tym względem podobny charakter jak krótkotrwałe podróże służbowe wyłączone z obowiązku „prenotyfikacji”. Konieczność dokonywania wielokrotnych czynności administracyjnych tygodniowo stanowić będzie nieproporcjonalne obciążenie organizacyjne dla pracodawców z sektora MSP, do którego należy ponad 95% przewoźników drogowych w Polsce (podobna struktura firm transportowych jest w wielu innych państwach członkowskich UE).

Jednocześnie propozycja zapewnia objęcie ubezpieczeniem społecznym w państwie przyjmującym tych delegowanych kierowców, których praca jest w sposób oczywisty związana z państwem przyjmującym, gdyż świadczą oni pracę (wykonują usługi) bezpośrednio na rzecz przedsiębiorcy mającego siedzibą w tym państwie (praca kierowców spełniająca przesłanki art. 1 ust. 3 lit. b i c dyrektywy 96/71/WE).

Gdyby powyższe rozwiązanie nie znalazło uznania lub z innych względów nie było możliwe do przyjęcia, należałoby powiązać „prenotyfikację” dla kierowców, z obecnie istniejącym rozwiązaniem zgłaszania delegowania kierowców za pośrednictwem systemu IMI, na zasadach określonych w dyrektywie (UE) 2020/1057. W naszej ocenie powinno to być jedno zgłoszenie.

- 2) Odnosząc się do „pluriactivity”, zaproponowane kryteria ocenne (obejmujące m.in.: obrót, liczbę świadczonych usług/dochód, miejsce ogólnych spotkań, zwyczajowy charakter działalności etc.) nie umożliwiają precyzyjnego określenia „siedziby” przedsiębiorstwa w przypadku pracowników wysokomobilnych, jakimi są kierowcy świadczący pracę na rzecz przedsiębiorstwa wykonującego usługi transgraniczne na terytorium Unii Europejskiej.

Zmienność zleceń podejmowanych z tzw. spotu spowoduje, że w każdym możliwym do przyjęcia okresie rozliczeniowym przy zastosowaniu zaproponowanych kryteriów, przyjęta na potrzeby ubezpieczeń społecznych „siedziba” przewoźnika może być za każdym razem inna. Z drugiej strony w kolejnym skrajnym przypadku, gdy w dłuższym okresie czasu polski przewoźnik wykonuje przewozy transgraniczne pomiędzy jedynie dwoma państwami (np. Francja-Niemcy) zaproponowane kryteria nie pozwolą ustalić, które z tych dwóch państw powinno być „siedzibą” firmy. Szczególnie w sytuacji, gdy przewozy te zleczone są w ramach kontraktu zawartego przez przewoźnika ze zleceniodawcą posiadającym siedzibę w państwie trzecim (np. we Włoszech) - za przewozy pomiędzy Francją a Niemcami polskiemu przewoźnikowi płaćć będzie włoska firma!

Ww. sytuacje to jedynie dwie z setek możliwych stanów faktycznych, w których ustalenie siedziby - przy zaproponowanych kryteriach - wymagać będzie żmudnej analizy, powoływania ekspertów i biegłych i nastąpi ostatecznie najprawdopodobniej w drodze rozstrzygnięcia procesowego przed właściwym sądem.

Tym samym zaproponowane kryteria powodować będą brak pewności prawa po stronie transportowych pracodawców, podważać będą zasadę zaufania do stanowionego prawa, a w konsekwencji będą uniemożliwiać podejmowanie obarczonych nowym ryzykiem regulacyjnym zleceń i kontraktów. Zleceń, które są legalne w świetle unijnego prawa. W naszej ocenie zaproponowane kryteria stanowić będą pozataryfowe bariery utrudniające zarówno świadczenie usług, jak i ograniczające wymianę towarową pomiędzy państwami UE.

Aspektem istotnym z punktu widzenia interesów Polski, aczkolwiek niestety mniej ważnym jako argument w trilogu, jest potencjalne wyjście z polskiego systemu ubezpieczeniowego od kilkudziesięciu do kilkuset tysięcy wysoko płatnych (po zmianach obowiązujących od 2 lutego br.) pracowników jakimi są kierowcy, a także negatywne konsekwencje dla branży transportu drogowego w postaci znacznego ograniczenia wykonywanej przez polskich przewoźników pracy przewozowej.

Mając powyższe na uwadze proponujemy, aby w przypadku kierowców wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe zastosować odmienne kryterium (*lex specialis*) odnoszące się do przesłanek wskazanych w powoływanym wcześniej przepisie art. 1 ust. Dyrektywy 96/71/WE.

Proponujemy, aby „siedziba” była ustalana na następującej zasadach:

- w przypadku pracy kierowców spełniającej przesłanki wskazane w art. 1 ust. 3 lit. a, przyjmuje się „siedzibę” w państwie, w którym jest zarejestrowany przewoźnik,
- w przypadku pracy kierowców spełniającej przesłanki wskazane w art. 1 ust. 3 lit. b lub c, przyjmuje się „siedzibę” w państwie, w którym jest zarejestrowane przedsiębiorstwo do którego delegowani są ww. kierowcy.

Powyższe kryteria są jednoznaczne i jednocześnie mają związek z państwem, z którym związana jest faktycznie praca kierowców.

Z poważaniem

Maciej Wronski

Prezes

Transport i Logistyka Polska