

Warszawa, 26 stycznia 2026 r.

**Pani Roxana Mînzatu,**  
**Wiceprzewodnicząca Wykonawcza**  
**do Spraw Socjalnych i Umiejętności,**  
**Wysokiej Jakości Pracy i Gotowości**  
Dyrekcja Generalna ds. Zatrudnienia,  
Spraw Socjalnych i Włączenia Społecznego  
Komisja Europejska

**Pani Magda Kopczyńska,**  
**Dyrektor Generalna**  
Dyrekcja Generalna ds. Mobilności i Transportu  
Komisja Europejska

*Szanowna Pani Przewodnicząca,*  
*Szanowna Pani Dyrektor,*

Występując w imieniu Związku Pracodawców Transport i Logistyka Polska (TLP), chciałbym przedstawić stanowisko w sprawie dokumentów:

- „First-phase consultation of social partners under Article 154 TFEU on possible direction of EU action to improve working conditions, health and safety at work and implementation of workers’ rights – Quality Jobs Act” C(2025) 9944 final,
- „Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and social Committee and Committee of regions” COM(2025) 944 final.

**TLP pozytywnie ocenia proponowane kierunki działań w obszarach „zarządzania algorytmicznego i AI w pracy” oraz „bezpieczeństwa i higieny pracy w epoce cyfrowej”.** Cyfryzacja jest nieuniknionym procesem, który pozwoli zachować konkurencyjność unijnej gospodarki oraz efektywniej zarządzać procesami decyzyjnymi w przedsiębiorstwach. Unijne regulacje powinny wspierać wdrażanie AI w unijnej gospodarce. Proces cyfryzacji nie może jednak prowadzić do odhumanizowania relacji pracownik-pracodawca. Podzielamy opinię, że istotnym jest zachowanie zasad „człowiek decyduje” oraz „transparentności decyzji algorytmicznych”, szczególnie w obszarach, dotyczących oceny pracowników i zasad ich wynagradzania. Rozsądnym jest także wszczęcie dyskusji na temat definicji miejsca pracy.

Niemniej, ewentualne propozycje w tych sprawach powinny być wyważone tak, aby nie stwarzały dodatkowych barier administracyjnych dla unijnej gospodarki, poprzez nadmierną regulację.

**Z dużą rezerwą podchodzimy do kwestii nowych regulacji w obszarach „podwykonawstwa i łańcuchów dostaw” oraz „egzekwowania prawa”.**

Nasze obawy budzą związane z tym tematem, publiczne dyskusje dotyczące ograniczania liczby podwykonawców w transporcie i logistyce. Wdrożenie tego typu propozycji, uderzyłoby przede wszystkim w przedsiębiorstwa transportowe, w tzw. państwach peryferyjnych Unii Europejskiej oraz w przedsiębiorstwa, należące do kategorii MSP, które są bezpośrednimi wykonawcami znacznej części usług transportowych w łańcuchu dostaw. Ograniczanie liczby podwykonawców, w sposób negatywny odbiłoby się także na całej unijnej gospodarce, uniemożliwiając optymalizację procesów logistycznych i tym samym zwiększając koszty wymiany towarowej, zarówno w UE, jak i w globalnym obrocie handlowym. Należy mieć na uwadze, że kolejne ingerencje w procesy gospodarcze, są sprzeczne z diagnozą zawartą w raporcie z 2024 dotyczącym konkurencyjności Europy i przyszłości Unii Europejskiej (autorstwa Mario Draghi), a także z deklarowanymi przez władze UE działaniami na rzecz deregulacji.

Zdajemy sobie sprawę, że w przedstawionych przez Komisję dokumentach nie ma mowy o wprowadzeniu sztywnych zasad, dotyczących wskazania określonej liczby podwykonawców. Niemniej, podjęcie tego tematu w ewentualnej propozycji inicjatywy legislacyjnej, może spowodować, że takie rozwiązanie zostanie zaproponowane w trakcie prac legislacyjnych Parlamentu Europejskiego lub Rady Unii Europejskiej.

W naszej ocenie, formułowane tezy o szczególnym łamaniu praw pracowniczych i o nadużyciach w tym sektorze europejskiej gospodarki, nie są poparte twardymi danymi i statystykami. Nie są nam znane jakiegokolwiek pogłębione badania, uzasadniające taką tezę. Na poparcie takiej tezy, powoływane są jedynie bulwersujące opinię publiczną jednostkowe naruszenia. Zważywszy na skalę prowadzonych na obszarze UE operacji transportowo-logistycznych (setki tysięcy przedsiębiorstw), podejmowanie dyskusji na ten temat i prezentowanie podobnych tez, powinno opierać się na faktach, a nie na przekonaniach i emocjach. Należy przy tym wskazać, że obecne, unijne i krajowe regulacje prawne przewidują różne formy odpowiedzialności (cywilna, administracyjna, karna) podmiotów zlecających usługę, za naruszenia powstałe w trakcie jej realizacji. Niestety, w dużej mierze są to przepisy martwe, gdyż już dzisiaj administracja (w tym służby kontrolne), nie potrafią wykorzystać określonych prawnie instrumentów, które są do ich dyspozycji. W tym stanie rzeczy działanie według zasady „prawo nie działa (nie jest wykonywane przez zobowiązane organy) więc zmieńmy prawo” jest co najmniej nieracjonalne.

Nasze poważne obawy budzi także sygnalizowana kwestia podjęcia prac nad uregulowaniem delegowania pracowników spoza Unii Europejskiej. Także w tym obszarze należy wskazać, że ewentualne nieprawidłowości, których skala nie jest znana (brak badań i statystyk), związane są raczej z niewłaściwym działaniem administracji i organów kontroli, a nie z brakiem odpowiednich, unijnych i krajowych podstaw prawnych.

Zwiększanie presji regulacyjnej w tym obszarze, może przynieść negatywne konsekwencje dla jednolitego rynku i wymiany towarowej. Szczególnie wobec faktu, iż usługi transportowe w dużym stopniu oparte są na pracownikach spoza UE, co spowodowane jest przede wszystkim brakiem kierowców we wszystkich państwach członkowskich UE.

Odnosząc się do sygnalizowanych w przedstawionych dokumentach kwestii braku przestrzegania prawa, chcemy podkreślić, że TLP wielokrotnie w rozmowach z posłami do Parlamentu Europejskiego, a także przedstawicielami Komisji Europejskiej, wskazywała na zbyt słabe egzekwowanie obowiązujących przepisów prawnych przez służby kontrolne państw członkowskich UE. Służby te mają już dziś wszystkie potrzebne instrumenty prawne, ale ich działania ograniczane są przez niewłaściwą organizację ich pracy, niedostosowanie liczby funkcjonariuszy do zadań stawianych przed nimi, niedostateczne dofinansowanie, brak wykszolenia etc. Stąd nasz bardzo duży dystans wobec ewentualnych propozycji regulacyjnych w tym obszarze, według zasady: "You don't fatten a pig by weighing it." Zamiast tego należałoby podjąć ocenę (badanie) dotyczące efektywności i skali działań kontrolnych w poszczególnych państwach członkowskich, we wrażliwych społecznie i gospodarczo obszarach.

Co do zwiększania uprawnień Europejskiego Urzędu Pracy, to najbardziej pożądanym działaniem w naszej ocenie byłoby zwiększenie roli informacyjnej tego urzędu. Dzisiaj zarówno pracownik, jak i pracodawca, mają bardzo duże problemy z uzyskaniem szczegółowych warunków zatrudnienia (praw i obowiązków) obowiązujących podczas delegowania, w poszczególnych przyjmujących państwach członkowskich. Europejski Urząd Pracy powinien skoncentrować swoje działania na wsparciu pracowników i pracodawców w zakresie dostępu do wiedzy, w mediacjach i w interwencjach na ich rzecz w poszczególnych państwach członkowskich. A pomysł uczynienia z tego urzędu kolejnego organu kontroli, wydaje się nam raczej niewłaściwy. Zamiast mnożenia instytucji kontrolnych i mnożenia ich uprawnień, rzeczą pożądaną byłoby uzdrowienie odpowiednich organów w państwach członkowskich.

Odnosząc się do pytania, dotyczącego poglądów partnerów społecznych na temat negocjacji versus działań legislacyjnych, TLP skłania się w stronę negocjacji. Większość problemów może zostać efektywniej rozwiązanych w drodze trójstronnego dialogu, pomiędzy partnerami społecznymi (pracodawcami, pracownikami) oraz władzami poszczególnych państw członkowskich.

*Z wyrazami szacunku,*

**Maciej Wroński**

Prezes  
Transport i Logistyka Polska