

OPINIA NIEMIECKIEGO PRAWNIKA:

NIEMIECKĄ PŁACĘ MINIMALNĄ TRZEBA WYPŁACAĆ

MiLoG NIEGROŹNY DLA WIĘKSZOŚCI PRZEWOŹNIKÓW

Ustawa o płacy minimalnej w Niemczech jest w Polsce mocno krytykowana. Natomiast mało kto stara się odpowiedzieć sobie na pytania. Oto one: Jakie szanse daje ta ustawa polskim przewoźnikom? Jakimi argumentami, wynikającymi z niemieckiej ustawy o płacy minimalnej, można przekonać niemieckiego kontrahenta do renegotjowania stawki, co w rezultacie gwarantuje większy zysk niż w roku 2014?



Autor artykułu
Martin Pfnür
jest адвокатem niemieckiej
Kancelarii Balduin Pfnür & Partner,
Görlitz/Berlin.



MiLoG harmless for most carriers

The law on the minimum wage in Germany is strongly criticized in Poland and in the other East-European countries. But almost nobody's trying to answer the questions: What the chances brings this regulation for Polish carriers? What arguments arising from the German Act on the minimum wage can convince German counterparty to renegotiate the rate, which in turn ensures greater profit than in 2014.



Od 1 stycznia 2015 r. w Niemczech obowiązuje federalna ustawa o płacy minimalnej (MiLoG) w sektorze przewozowym. Zgodnie z jej brzmieniem i interpretacją rządu RFN ustawa ma zastosowanie również do zagranicznych pracodawców, zatrudniających personel do przewozów dokonywanych na terenie Niemiec. Ustawa wzbudziła ogromną falę krytyki, zwłaszcza w państwach, gdzie przeciętny dochód kierowców pojazdów jest niższy niż w RFN. Ustawie zarzucano niezgodność z prawem europejskim, odczytując ją też jako próbę zamknięcia rynku. Inicjatywa kilku krajów członkowskich UE skłoniła do działania Komisję Europejską, która wszczęła prace nad zbadaniem niemieckich przepisów pod względem prawnym.

I. Rozstrzygnięcie z 19 maja 2015 r.

19 maja 2015 r. Komisja Europejska zdecydowała o wszczęciu procedury o naruszenie Traktatu wobec Republiki Federalnej Niemiec. W uzasadnieniu stwierdziła, iż - jakkolwiek całkowicie popiera wprowadzenie płacy minimalnej w Niemczech - to jednak jest zdania, że stosowanie tej ustawy do przewoźników z innych krajów członkowskich, bez wyjątków w zakresie wszystkich operacji transportowych dotyczących niemieckiego terytorium, stanowi niewspółmierne ograniczenie swobody świadczenia usług i swobodnego przepływu towarów. W szczególności zastosowanie niemieckich przepisów do tranzytu i niektórych międzynarodowych operacji przewozowych, zdaniem Komisji, nie znajduje uzasadnienia, gdyż stwarza nieproporcjonalne bariery administracyjne, naruszające właściwe funkcjonowanie rynku wewnętrznego.

Przewozy tranzytowe

Z krytyką KE spotkało się w pierwszej kolejności zastosowanie ustawy w ruchu tranzytowym, obejmującym wszystkie przewozy wykonywane bez załadunku czy rozładunku towarów w RFN, których trasa częściowo prowadzi przez terytorium Niemiec. W tym zakresie rząd niemiecki wydał już moratorium, zapowiadając aktualnie wstrzymanie się od dokonywania kontroli i wszczynania postępowań w sprawie kary grzywny, a także egzekwowania obowiązku ewidencji i zgłoszeń,

wynikających z zapisów MiLoG, aż do chwili jednoznacznego wyjaśnienia sprawy.

W sprawie samego jednak obowiązku zapłaty płacy minimalnej w branży przewozowej, wynikającego z prawa pracy, brak jest jakichkolwiek obwieszczeń ministerialnych. Zatem, na wypadek potwierdzenia zgodności MiLoG z prawem unijnym w sektorze przewozowym, od 1 stycznia 2015 r., z mocą wstecz, kierowcy pojazdów mechanicznych będą mieli prawo zażądać zapłaty płacy minimalnej.

Przewozy CMR

Zastosowania przepisów ustawy MiLoG do przewozów CMR, obejmujących załadunek bądź rozładunek towarów na terytorium Niemiec, zgodnie ze stwierdzeniem Komisji, nie da się usprawiedliwić jedynie w przypadku świadczenia „określonych międzynarodowych usług przewozowych”. Informacja prasowa KE brzmi tu cokolwiek nieprecyzyjnie. W kolejnych dniach niemiecka prasa branżowa podawała, iż w przypadku „określonych międzynarodowych usług przewozowych” ma chodzić o takie usługi, gdzie udział przewozu po terytorium RFN w stosunku do realizacji całego przewozu wynosi mniej niż 10 proc. Przy tym owe 10 proc., wg jednej z interpretacji, miałyby dotyczyć każdego indywidualnego zlecenia przewozu, a według innej, odnosić się do rocznej liczby przewozów CMR realizowanej przez danego przedsiębiorcę. Jednak w obu przypadkach, jak zaznaczano, nie ulega wątpliwości, że większość przewozów CMR realizowanych przez polskich przewoźników, obejmujących załadunek bądź rozładunek w RFN, przekracza owe 10 proc. realizacji na terytorium Niemiec. Dodatkowo pojawia się pytanie, jak wyglądałoby ograniczenie tych 10 proc. w praktyce. Zgodnie z tym, w najczęściej spotykanych przypadkach, regulacja dotycząca płacy minimalnej, także zgodnie z oceną samej KE, miałaby zastosowanie do przewozów CMR realizowanych przez polskich przewoźników.

Kabotaż

W kwestii kabotażu Komisja Europejska nie zgłosiła żadnych zastrzeżeń co do właściwości stosowania przepisów ustawy MiLoG.

Przepisy administracyjne

Grad krytyki spadł także na przepisy administracyjne, które Komisja uznała za wzniesienie w efekcie ustawy niestosownych barier utrudniających właściwe działanie rynku wewnętrznego. Zdaniem KE istnieją bardziej stosowne środki, które można by podjąć, celem ochrony pracowników i zagwarantowania uczciwej konkurencji, bez szkody dla swobodnego przepływu towarów i usług. Ostrze krytyki KE zwrócone jest zasadniczo w kierunku bardzo zbiurokratyzowanych obowiązków w zakresie dokonywania zgłoszeń i prowadzenia dokumentacji, wynikających z ustawy MiLoG. Dodatkowo przy rozliczeniach kierowców pojawia się problem dopasowania kilku narodowych systemów rozliczeń do jednolitego rozliczenia kierowcy.

Kolejne kroki

Termin na udzielenie odpowiedzi przez niemieckie ministerstwo na argumenty zawarte w wystosowanym wezwaniu Komisji mija 19 lipca 2015 r. W przypadku braku porozumienia pomiędzy Komisją Europejską a RFN, należałoby się spodziewać wszczęcia procedury sądowej w sprawie naruszenia Traktatu w drodze powództwa przed Europejskim Trybunałem Sprawiedliwości. Orzeczenie Trybunału zapadnie prawdopodobnie nie wcześniej niż dopiero w połowie 2017 r.

Biorąc pod uwagę średni czas trwania postępowań, nie należy też liczyć na wydanie przed rokiem 2017 jakiegokolwiek wcześniejszego orzeczenia ETS podjętego w inny sposób, choćby w trybie postępowania prejudycjalnego.

Znaczące 10 proc.

Moim zdaniem już teraz wiadomo, że nadzieje pokładane w Komisji Europejskiej jako tej, która zatrzyma wprowadzenie ustawy o płacy minimalnej w decydujących kwestiach, okazały się płonne. Krytykowane przez KE elementy ustawy o płacy minimalnej zostały objęte przez RFN moratorium w sektorze tranzytu, natomiast te dotyczące „określonych przewozów międzynarodowych”, przy założeniu reguły 10 proc., są dla polskich przewoźników w praktyce dalece nieistotne, gdyż większość interesujących kierunków załadunkowych, bądź rozładunkowych jest oddalona od poszczególnych granic o więcej niż 10 proc. łącznej trasy przewozu. Nawet gdyby udało się jeszcze choćby częściowo zmienić mocno dyskusowane w samym rządzie nad wyraz biurokratyczne przepisy administracyjne, nie zmieni to nic w zasadniczym obowiązku stosowania płacy minimalnej przez polskich przewoźników. Moim zdaniem, należałoby zatem przyjąć, iż ustawa o płacy minimalnej będzie stosowana co najmniej do 31 grudnia 2016 r., a co za tym idzie, wypłacać odpowiednio wynagrodzenia kierowcom, o ile nie chodzi o przewozy tranzytowe.

Zgodnie z powyższym należałoby wykorzystać każdą okazję, by poruszyć przed ETS kwestię stosowania ustawy MiLoG w trybie postępowania



prejudycjalnego, jakkolwiek prawdopodobieństwo powodzenia w związku z ogłoszonym właśnie stanowiskiem KE niekoniecznie wzrosło. Wniosek o wszczęcie procedury postępowania prejudycjalnego może zostać złożony, przykładowo, w postępowaniach kierowców z zakresu prawa pracy o zapłatę wynagrodzenia w stawce 8,50 euro, bądź w postępowaniach zagrożonych karą grzywny. Aczkolwiek także w ramach tej procedury, z rozstrzygnięciem należy się liczyć najwcześniej w roku 2017.

To już ostatni moment, by wszyscy przewoźnicy przyjęli za fakt obowiązywanie przepisów ustawy o płacy minimalnej, gwoili ograniczenia rozmiaru ewentualnych szkód.

Zollamt zaczyna akceptować ryczałty

Abstrahując od powyższego, należałoby dostrzec także szanse wynikające z wprowadzenia ustawy o płacy minimalnej (por. artykuł w Transport Manager nr 1/2015 - „Ustawa MiLoG korzystna dla polskich przewoźników”). Wyższe wynagrodzenie dla kierowców zwiększa szanse na rynku pracy na dotarcie do wykwalifikowanego personelu - przykładowo, pracownicy branży budowlanej wysłani z Polski do Niemiec mogą już żądać płacy minimalnej, obowiązującej w RFN (obecnie od 10,75 do 14,20 euro za godzinę).

Poza tym, w większości przypadków, tak czy owak w ogóle nie powinno dojść do znaczących podwyżek wynagrodzenia, gdyż w międzyczasie niemiecki urząd celny akceptuje już częściowe zaliczanie ryczałtów za oddelegowanie pracownika. Wprowadzenie niemieckiej ustawy o płacy minimalnej nie powinno zatem, moim zdaniem, doprowadzić w efekcie do istotnego uszczerbku po stronie polskiej branży przewozowej, o ile ustawa będzie właściwie realizowana przez poszczególnych przewoźników.

Martin Pfnür

„Moim zdaniem ustawa o płacy minimalnej będzie stosowana co najmniej do 31 grudnia 2016 r., a co za tym idzie, należy wypłacać odpowiednio wynagrodzenia kierowcom, o ile nie chodzi o przewozy tranzytowe”.

„TO JUŻ OSTATNI MOMENT, BY WSZYSCY PRZEWOŹNICY PRZYJĘLI ZA FAKT OBOWIĄZYWANIE PRZEPISÓW USTAWY O PŁACY MINIMALNEJ”.