

Płaca minimalna w Niemczech i we Francji – informacje dotyczące rozliczania czasu pracy w 2016 r.

Płaca minimalna obejmująca kierowców jako pracowników delegowanych do pracy w kraju innym niż kraj rejestracji pracodawcy, jest tematem obejmującym coraz większą grupę państw należących do Unii Europejskiej.

Jednym z pierwszych państw, które wprowadziły stosowne przepisy są Niemcy. Konsekwentnie od stycznia 2015 r. stoją na stanowisku, iż niemiecka płaca minimalna (MiLoG) obejmuje pracowników na stanowisku kierowcy, wykonujących zarówno przewozy kabotażowe, jak i trasy obejmujące załadunek lub rozładunek towarów w Niemczech.



Pomimo usilnych starań strony polskiej, aby co najmniej ograniczyć zbiór wykonywanych przewozów podlegających pod MiLoG, niemiecki Urząd Celny nie zaprzestaje kontroli w zakresie spełnienia wymagań określonych w niemieckim

faxem zgłoszenia do niemieckich organów celnych. Rodzi to obawy, że służby kontrole zza Odry zareagowały na zgłoszenie pracownika, który poinformował urząd, iż nie otrzymuje odpowiedniego wynagrodzenia lub jest efektem kontroli niemieckiego zleceniodawcy. Wskazana kontrola dotyczy ściśle określonego czasu, w którym pracownicy przebywali na terenie Niemiec, stąd powyższe obawy wydają się w dużym stopniu uzasadnione.

Wraz z nowymi kontrolami poszerza się również wiedza polskich przewoźników na temat sposobów postępowania niemieckiego Urzędu Celnego. I tak, na pytanie dotyczące możliwości windykacji nałożonej kary przez niemieckich kontrolujących urząd odpowiada: – *Jeżeli wydana została prawomocna decyzja w sprawie kary grzywny z tytułu naruszenia przepisów w zakresie płacy minimalnej, to na podstawie decyzji ramowej 2005/214/J1 Rady z dnia 24 lutego 2005 w sprawie stosowania zasady wzajemnego uznawania kar o charakterze pieniężnym i kar grzywny w ramach formalnego wniosku o egzekucję, skierowanego do władz Rzeczypospolitej Polskiej możliwa jest egzekucja kary grzywny w Polsce. Jeżeli*

niebezpieczna dla rynku transportowego. Strona niemiecka do obliczenia wysokości grzywny korzysta z przelicznika „przewagi rynkowej” (*Marktvorteil*), wynoszącego 20%, przez który mnoży brakującą, niewypłaconą kwotę w euro. Suma obu składników, czyli niedopłaty oraz iloczynu niedopłaty $\times 20\%$, daje tak zwaną „przewagę ekonomiczną” (*wirtschaftlicher Vorteil*), która to pomnożona przez 2,5 wskazuje ostateczną kwotę kary za dany kontrolowany miesiąc pracy poszczególnego pracownika.



Łukasz Włoch

Przykład:

Brakująca kwota do wyrównania w miesiącu: 55 €

Przewaga rynkowa: $20\% = 11 \text{ €}$

Przewaga ekonomiczna: $55 \text{ €} + 11 \text{ €} = 66 \text{ €}$

Wysokość grzywny = $66 \text{ €} \times 2,5 = 165 \text{ €}$

Z kolei we Francji mija już kilka miesięcy od opublikowania francuskiej ustawy o rozwoju, działalności i równych szansach gospodarczych (loi Macron). Ustawa ta, wraz z ustawą o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji społecznej (loi Savary), nakłada znaczne obciążenie administracyjne i ekonomiczne dla przedsiębiorców delegujących pracowników do pracy na terytorium Francji, jednak do dnia dzisiejszego nie opublikowano aktów wykonawczych (dekretów), które miały rozwiać wątpliwości dotyczące zakresu oraz szczegółów obowiązywania przepisów w sektorze transportowym. Powyższe dekrety są warunkiem koniecznym, aby mogły rozpocząć się kontrole polskich firm transportowych. ◀

Wraz z nowymi kontrolami poszerza się również wiedza polskich przewoźników na temat sposobów postępowania niemieckiego Urzędu Celnego.

prawie. Tylko od stycznia 2016 r. do Ogólnopolskiego Centrum Rozliczania Kierowców dotarły informacje o czterech nowo rozpoczętych kontrolach, z których trzy dotyczą klientów biura.

Więcej kontroli, więcej wiedzy

Nowym elementem, który pojawił się w 2016 r., jest kontrola polskiego przedsiębiorstwa transportowego przez niemieckich celników, która nie jest wynikiem kontroli drogowej, ani efektem przekazania

wniosek w sprawie egzekucji niecałkowicie zaspakaja roszczenia, może dojść do zajęcia majątku dłużnika w Niemczech (np. pojazdów mechanicznych) przy uwzględnieniu zasady współmierności.”

Wiele wątpliwości

Patrząc na sposób naliczania wysokości kar, który został podany w jednej z zakończonych kontroli, w przypadku nasilenia się ilości postępowań dot. polskich przewoźników, sytuacja staje się bardzo

Łukasz Włoch
Główny Ekspert OCRK
www.ocrk.pl