

Uderzanie młotkiem



Kamil Wolański
Ekspert ds. Analiz i Rozliczeń
OCRK Polska Sp. z o. o.

Kierowcy, zdając sobie sprawę z „wartości” godziny pracy na terytorium Francji, nadużywają tzw. młotków – w celu wykazania większej ilości pracy, która będzie wówczas mnożona razy kilkanaście euro.

Mija właśnie dwa i pół roku od wejścia w życie przepisów nazwanych prawem Macrona – od nazwiska ówczesnego francuskiego ministra, a obecnie prezydenta Francji, Emmanuel Macrona. Pomimo poprzednich doświadczeń przedsiębiorców związanych z wejściem w życie i obowiązkami zawartymi w niemieckiej ustawie o wynagrodzeniu minimalnym MiLoG, dostosowanie się do wymogów francuskich nie było niestety proste

Tzw. dyrektywa wdrożeniowa 2014/67/UE (Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/67/UE z dnia 15 maja 2014 r. w sprawie egzekwowania dyrektywy 96/71/WE dotyczącej delegowania pracowników w ramach świadczenia usług) umożliwia krajom członkowskim wprowadzenie szeregu powinności dla zagranicznych przedsiębiorców, w celu kontroli przestrzegania wypłaty płacy minimalnej.

Francja, oprócz wprowadzenia dla kierowców zagranicznych obowiązku wypłaty wynagrodzenia minimalnego (sporo wyższego zresztą od niemieckiej płacy minimalnej), obarczyła polskich i zagranicznych przewoźników dodatkowymi obowiązkami administracyjnymi. Skorzystała przy tym nie z wersji minimum, jak w przypadku MiLoG, ale praktycznie z pełnego zakresu obowiązków wskazanych we wspomnianej dyrektywie wdrożeniowej. Skomplikowany i szczegółowy system zgłoszeń (obecnie już jedynie elektroniczny – SIPSI), konieczność posiadania przedstawiciela na terytorium Francji, setki stron przepisów i układów zbiorowych pracy, opieszłość w publikacji tłumaczeń wyciecznych dotyczących rozliczenia – te czynniki z pewnością nie ułatwiły przedsiębiorcom planowania przewozów po terytorium Francji.

Jeżeli chodzi o skutki Loi Macron, wielu przewoźników, pomimo początkowych problemów, poradziło sobie ze skomplikowanymi i niekorzystnymi dla nich zmianami. Firmy transportowe sprostały nowym warunkom m.in.

poprzez negocjację nowych, wyższych stawek ze zleceniodawcami, na podstawie przygotowywanych przez OCRK wycień dopłat do płac minimalnych kierowców. Nie zmienia to jednak faktu, że wyrównanie płacy jest dodatkowym kosztem pracodawcy, który należy uwzględnić, a który – z uwagi na prace nad nowelizacją dyrektywy o delegowaniu i rozszerzeniu pojęcia płacy minimalnej – może jeszcze wzrosnąć.

Największym problemem dla przewoźników jest w dalszym ciągu poradzenie sobie ze skomplikowanym rozliczeniem francuskiej płacy minimalnej w taki sposób, aby ograniczyć dopłaty poprzez odpowiednie ujęcie polskich składników wypłacanych kierowcom za „polską pracę”. Nie da się również ukryć, że kierowcy, zdając sobie sprawę z „wartości” godziny pracy na terytorium Francji, nadużywają tzw. młotków – w celu wykazania większej ilości pracy, która będzie wówczas mnożona razy kilkanaście euro. W naszej firmie, dzięki wykorzystaniu systemów GPS klienta i podwójnej rejestracji czasu pracy, staramy się takie konfliktowe sytuacje ograniczać.

Jako OCRK, czyli centrum rozliczeniowe, które ma prawdopodobnie największe w kraju doświadczenie w reprezentowaniu polskich przewoźników podczas kontroli płac minimalnych (aktualnie 7 kontroli Loi Macron i 126 kontroli MiLoG zakończonych bez nałożenia kary na przewoźnika), pomagamy właściwie w każdym aspekcie związanym z obowiązkami przewoźnika. Od szkoleń kadr rozliczających, przez bezpośrednie zgłaszanie oddelegowania kierowców i tworzenie rejestrów czasu pracy, na prowadzeniu korespondencji z zagranicznymi służbami kończąc. Wykonujemy również dla przewoźników tzw. symulacje dopłat, które ułatwiają rozmowy z francuskimi kontrahentami. Za swoje rozliczenia bierzemy również pełną odpowiedzialność – a jest to bardzo ważne w sytuacji, w której poszczególne kraje zmieniają interpretacje przepisów z dnia na dzień.