

WĄTPLIWOŚCI WOKÓŁ USTAWY MiLoG

 **Łukasz Włoch**

Przecież „ten MiLoG” jest już odwołany! Tymi słowami dość często witani są eksperci OCRK na spotkaniach z klientami. Czy faktycznie polski przewoźnik nie powinien już się martwić płacą minimalną dla kierowców delegowanych w transporcie do Niemiec? Nie do końca.



W roku 2017 OCRK odnotowało średnio 3 kontrole miesięcznie, dotyczące obowiązku wypłaty polskiemu kierowcy niemieckiej płacy minimalnej. W pierwszych miesiącach 2018 r. średnia ta wzrosła do 9 kontroli. Ten 200 proc. wzrost aktywności niemieckiego Urzędu Celnego (niem. Zollamt) może być spowodowany m.in. planowanym wejściem w życie tzw. Pakietu Drogowego i chęcią przygotowania się w przyszłości do częstszych kontroli przewoźników spoza Niemiec.

Przyczyny kontroli Urzędu Celnego

Najczęściej rozszerzone kontrole Urzędu Celnego wynikają z wcześniej przeprowadzonych kontroli drogowych, w których polski kierowca został zatrzymany na terenie Niemiec. Aktualnie kontrolujący „na drodze” nie jest w stanie sprawdzić, czy pracownik otrzymał należne wynagrodzenie minimalne. Zdarzały się również przypadki kontroli wynikające z faktu zgłoszenia pracowników przy pomocy portalu meldunkowego lub faksu oraz jako pokłosie kontroli niemieckich zleceniodaw-

ców, z których wynikało, że przy wykonywanych przewozach posiłkowali się polskimi przewoźnikami. W kilku przypadkach pracodawcy podejrzewali również, że przeprowadzana kontrola jest efektem donosu polskiego pracownika do zagranicznej służby kontrolnej, jednak informacje te nie zostały potwierdzone.

Przebieg kontroli

Przedstawiciel Urzędu Celnego wysłał do przedsiębiorcy „prośbę” o udostępnienie przetłumaczonych na język niemiecki lub angielski dokumentów m.in. umowy o pracę, ewidencji czasu pracy, na podstawie której zostało wyliczone wynagrodzenie, potwierdzenia odebrania przez pracownika wynagrodzenia, nazw firm oraz adresów zleceniodawców, a także odczytów z kart kierowców. W piśmie przesłanym przez urząd musi znaleźć się podstawa prawna, na której opiera się wezwanie, a także data, do której podmiot zobowiązany jest do udzielenia pisemnej odpowiedzi. Najczęściej, wraz z dokumentami wysyłane są również szczegółowe pytania, do których przedsiębiorca musi się ustosunkować.

Nieprecyzyjne regulacje

Aktualnie zarówno przepisy europejskie, jak i regulacje niemieckie nie są do końca precyzyjne w zakresie, w jakim mają zastosowanie do pracowników w transporcie drogowym. Co jakiś czas pojawiają się wyroki niemieckich sądów potwierdzające fakt, że nie w każdym rodzaju wykonywanych przewozów kierowcę obowiązuje płaca minimalna. Nie znaczy to jednak, że niemiecka płaca minimalna w całości nie dotyczy polskich kierowców.

Takim przykładem może być sprawa rozpatrywana przez Sąd Finansowy Berlin-Brandenburgia (Finanzgericht Berlin-Brandenburg). Zgodnie z postanowieniem z 7 lutego 2018 r. (sygn. akt I V 1175/17) kontrola urzędu celnego została wstrzymana. Na uwagę jednak zasługuje fakt, że decyzja sądu dotyczy specyficznej sytuacji, gdzie kontrolowana firma wykonywała tranzyt przez Niemcy, ale pomimo tego zgłosiła pracownika

i na zgłoszeniu dopisała „tranzyt”. W tej sytuacji Sąd stwierdził, że w pierwszej kolejności kontrolujący powinni sprawdzić, czy firma podlega pod płacę minimalną, czyli czy miała miejsce rozładunek/załadunek na terytorium Niemiec, a dopiero później żądać reszty wymaganych dokumentów, takich jak dowody wypłaty wynagrodzenia.

Takie stanowisko zdaje się też potwierdzać komisarz ds. transportu Violeta Bulc w informacji z 20 marca 2018 r., w której możemy wprost przeczytać, że transport drogowy nie jest wyłączony z zakresu dyrektywy 96/71/WE, dotyczącej delegowania.

KE – kierowca w transporcie międzynarodowym jest delegowany

Komisja Europejska uważa jednak, że stosowanie przepisów UE dotyczących delegowania pracowników powinno uwzględniać wysoce mobilny charakter pracowników w dziedzinie transportu drogowego. Z tego powodu KE zaproponowała 31 maja 2017 r. szczególne środki dotyczące stosowania zasady delegowania pracowników w transporcie drogowym. Wniosek przewiduje, że kierowca wykonujący pracę w państwie członkowskim innym niż to, w którym jest legalnie zatrudniony, uważany jest za oddelegowanego. Za delegowanie nie są uznawane tylko działania tranzytowe.

Obecnie zasadnym wydaje się więc nienaliczenie niemieckiej płacy minimalnej jedynie w przypadku wykonywania na terenie Niemiec przewozów tranzytowych.

Póki co za delegowanie nie są uznawane w Niemczech tylko przewozy tranzytowe.

AUTOR



Łukasz Włoch

Główny Ekspert OCRK ds. Analiz i Rozliczeń



OCRK
OGÓLNOPOLSKIE CENTRUM ROZLICZANIA KIEROWCÓW