

Fakty i mity o płacy minimalnej w transporcie drogowym

Ponad 200 kontroli polskich przewoźników w państwach Wspólnoty odnotowało Ogólnopolskie Centrum Rozliczania Kierowców przez cztery lata od momentu wprowadzenia pierwszej ustawy dotyczącej płacy minimalnej. Większość zakończyła się pouczeniem. Biorąc pod uwagę ilość frachtów, jakie realizują firmy transportowe z Polski na terenie krajów Unii Europejskiej, działalność służb kontrolnych w tym zakresie była niewielka. Jak wpłynie na to Pakiet Mobilności? Jaka jest praktyka naliczania płacy minimalnej oraz co zmieniło się w przepisach państw Europy Zachodniej w nowym roku?

Nowe zasady dotyczące wynagrodzeń minimalnych w krajach unijnych, przyszłość przewozów kabotażowych oraz czas pracy kierowcy w godzinach nocnych¹ – eksperci OCRK podsumowują, że to trzy główne tematy, o które obecnie właściciele firm przewozowych w Polsce pytają najczęściej. Podczas, gdy zasady wykonywania pracy w porze nocnej przez kierowców zostały określone i przyjęte, płace minimalne i kabotaże to wciąż wielka niewiadoma. Dlaczego?

Płaca minimalna w krajach Unii Europejskiej to jeden z najczęściej dyskutowanych tematów w parlamentach wielu państw naszego kontynentu. W 2015 roku wprowadzono MiLoG. Od lipca 2016 roku obowiązuje francuska ustawa Loi Macron. Węgierski rząd ostatnio poinformował, że „Węgry dokonały transpozycji przepisów dyrektywy 2014/67/UE w sprawie egzekwowania dyrektywy 96/71/WE dotyczącej delegowania pracowników, w tym artykułu 9 (1), b), jednakże transport nie jest wyraźnie wskazany w tekście przedmiotowych aktów prawnych (...)”. W praktyce oznacza to tyle, że od sierpnia 2016 roku polskie firmy transportowe mogą wykonywać przewozy drogowe na terenie Węgier bez konieczności posiadania przedstawiciela oraz zgłaszania kierowcy do rejestru pracowników delegowanych. Jak długo będą obowiązywać takie przepisy? Nie wiadomo, bo Węgry kilkakrotnie już zmieniały swoje zdanie w tej sprawie – mówi Łukasz Włoch z OCRK. - Należy być uważnym również jeżdżąc po Holandii, gdyż tamtejszy rząd skonstruował dość skomplikowany system wynagradzania, uzależniając wysokość stawki od wieku kierowcy. Podobne rozwiązanie stosuje Austria, która płacę ściśle łączy ze stażem pracy i kwalifikacjami pracownika – dodaje ekspert.

Czy nadążasz za zmianami?

W 2019 roku Francja, Austria i Holandia zdążyły już po raz kolejny podnieść wynagrodzenia minimum, co zwiększyło koszty pracownicze dla branży transportowej. Dodatkowo Niemcy, w ramach rozporządzenia SvEV, zmieniły kwoty związane z wyżywieniem oraz wynagrodzeniem dla pracowników delegowanych. – Nasz zachodni sąsiad już od lat pozostaje najczęstszym kierunkiem wyjazdów polskich kierowców, to około 30% wszystkich transportów. Mimo że nowe stawki dopłat wydają się być niskie, to z uwagi na systematyczność w podnoszeniu wysokości tych świadczeń, przedsiębiorcy rozliczający MiLoG, mogą odczuć tę podwyżkę. Dotknie ona zwłaszcza firmy z dużą flotą pojazdów – wyjaśnia Kamil Wolański, OCRK.

¹ Od 3 września w Polsce obowiązuje ustawa o transporcie drogowym, w tym zapis dotyczący przekroczenia czasu pracy w porze nocnej, art. 50, który wprowadza nową karę.

Nowości warte zapamiętania:

- **W Niemczech** nowelizacja rozporządzenia zaktualizowała **stawki minimalnego wyżywienia dla pracowników delegowanych** z 241 do 246 euro miesięcznie (8,20 euro na godzinę). **Minimum na zakwaterowanie wzrosło** z 223 do 226 euro w skali miesiąca (7,53 euro dziennie).
- **W Holandii kwota wynagrodzenia minimalnego jest korygowana co pół roku**. Wzrost płac od stycznia 2019 r. wyniósł niecały 1%. Dla kierowców powyżej 22 roku życia oznacza to pensje 1578 euro miesięcznie. Stawka godzinowa dla tej grupy zmieniła się z 9,04 na 9,11 euro.
- **Francja corocznie koryguje stawki godzinowe** - z 9,67 euro w 2016, przez wzrost w kolejnym latach o 21 centów, do kwoty 10,03 euro w br. **Uwaga - zmiany objęły wszystkich kierowców**, co oznacza, że wyższa płaca minimalna należy się również kierowcom mniejszych pojazdów, czyli o DMC do 3,5 tony.
- **Austria wprowadziła najwyższe podwyżki płac minimalnych** – w transporcie rzeczy aż o 2,7%, a w przewozie osób średnio o 2,65%.

Polskich kierowców się nie deleguje?

Według szacunków Komisji Europejskiej każdego roku milion osób z różnych państw UE świadczy pracę w warunkach delegowania na terytorium innego kraju. Polska przoduje pod kątem wysyłania swoich pracowników do innych miejsc Wspólnoty.

*Mimo iż do dzisiaj trwa dyskusja, czy kierowca może być pracownikiem oddelegowanym w myśl zapisów międzynarodowego prawa pracy, to obecnie ten spór nie ma już znaczenia. Europosłowie w komisji transportu będą teraz ustalać, w jakich sytuacjach dokładnie kierowca ma być rozliczany jako pracownik delegowany, a w których nie. Ostatnie posiedzenie Komisji TRAN nie przyniosło jasnych wytycznych co do części socjalnej Pakietu Mobilności, czekamy zatem na kolejne spotkanie. Jednak nie oznacza to w żadnym stopniu, że kierowcy zawodowi nie będą podlegali rozliczeniu płacy minimalnej jako delegowani. Takie myślenie jest błędne. Zasady dotyczące pracowników delegowanych obowiązują w dalszym ciągu i powinny być respektowane. Mamy jednak obecnie możliwość rozliczania płacy minimalnej, uwzględniając w wielu przypadkach wypłacane ryczałty noclegowe oraz diety, co powoduje niższy koszt dla polskiego pracodawcy – mówi **Kamil Wolański**. Co się zmieni, gdy Pakiet Mobilności wejdzie w życie? – A wejdzie na pewno. Idea nie upadnie, tylko czeka na swój finał. Prędzej czy później zostaną uporządkowane i wytyczone zasady rozliczania płacy minimalnej obowiązujące na całym rynku europejskim. To nie kwestia czy będą, ale jak będą naliczane wynagrodzenia minimalne, chociażby, czy należności z tytułu delegacji pozostaną ich częścią. Nasuwa się też pytanie, co się zmieni w obecnym scenariuszu, kto będzie to sprawdzał oraz jak skuteczne będą kontrole – dodaje **ekspert OCRK**, które wspiera we właściwym rozliczaniu czasu pracy i płacy polskich kierowców.*

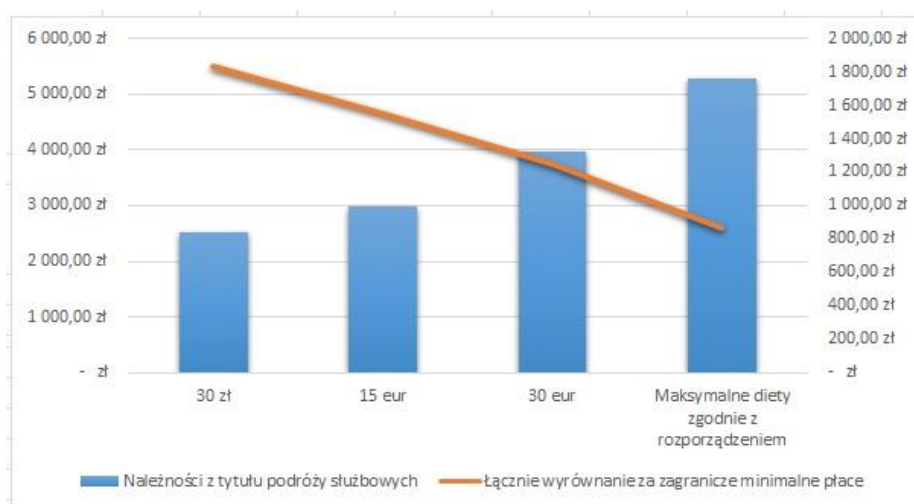
Jak wygląda pensja polskiego kierowcy?

Poniższa symulacja obrazuje, jak obecnie naliczane są wyrównania do płacy minimalnej w czterech krajach, do których najczęściej podróżują polscy kierowcy. Wyliczenia prezentują, ile kierowca zarobi z tytułu podróży służbowej, czyli z diet i ryczałtów oraz z wyrównań do zagranicznych płac minimum. Opierają się one głównie na zmiennej wartości diety, jaką przedsiębiorca transportowy może ustalić

regulaminem wewnętrznym od najniższej 30 PLN brutto i pokazują, jak ona wpływa na wysokość dodatków do pensji podstawowej.

Trasa 09.08.2018 - 25.08.2018	Czas pobytu	Wysokość wypłacanej diety			Maksymalne diety zgodnie z rozporządzeniem
		30 zł	15 eur	30 eur	
Należności z tytułu podróży służbowych	392:53:00	2 532,44 zł	2 991,82 zł	3 976,25 zł	5 288,82 zł
Łącznie wyrównanie za zagraniczne minimalne płace		1 834,42 zł	1 554,30 zł	1 248,94 zł	863,71 zł
Wyrównanie - Niemcy	107:23:00	161,75 zł	16,46 zł	- zł	- zł
Wyrównanie - Francja	29:20:00	333,52 zł	333,52 zł	333,52 zł	333,52 zł
Wyrównanie - Austria	83:36:00	894,31 zł	789,44 zł	564,74 zł	265,12 zł
Wyrównanie - Belgia	20:43	444,84 zł	414,88 zł	350,68 zł	265,07 zł
		4 366,86 zł	4 546,12 zł	5 225,19 zł	6 152,53 zł

Przykładowa trasa, dane z programu 4Trans.



Symulacja kosztów związanych z płacą minimalną

Należy pamiętać, że im wyższa dieta - tym większa wypłata, która nie jest opodatkowana i nie jest oskładkowana. Zatem takie rozwiązanie może być zadowalające dla kierowcy oraz dla pracodawcy, bo wówczas wyrównanie w wielu przypadkach jest niższe (wyjątkiem jest np. Francja), ale z kolei zwiększa się należność z tytułu delegacji – mówi **Bartłomiej Zgudziak ekspert OCRK ds. analiz i rozliczeń**. Odpowiadając na pytanie, jak na działalność polskich przewoźników może wpłynąć wprowadzenie Pakietu Mobilności, trzeba wziąć pod uwagę wyłącznie firmy, które teraz nie przestrzegają tego przepisu. W takiej sytuacji, za właściwe i zgodne z prawem naliczanie należności za cały miesiąc pracy kierowcy za granicą, przedsiębiorca może się liczyć z dopłatą nawet około 2 tysięcy PLN przy założeniu wypłacania minimalnych diet.

Nie mają się czego obawiać pracodawcy, którzy obecnie w wynagrodzeniu dla kierowcy zawodowego uwzględniają płace minimalne krajów Unii Europejskiej i ujęli tę kwestię w swoich budżetach, odpowiednio dostosowując dokumentację wewnątrzzakładową. Obowiązek ich wypłaty pozostanie, ale tym razem mają być jasne zasady dla wszystkich przewoźników, co ułatwi również egzekwowanie tych regulacji przez służby wszystkich krajów Wspólnoty. - *Z pewnością zwiększy się ilość kontroli*

*drogowych oraz efektywność tych inspekcji, które nie będą się już kończyły pouczeniem. Do tej pory było tak, że organ kontrolujący nie miał ani zasobów ani jasnych wytycznych do egzekwowania przestrzegania przez przewoźników zasad dotyczących płacy minimalnej. Przez cztery lata odnotowaliśmy jedynie około 200 kontroli. Przy ilości frachtów, jakie realizują polscy kierowcy, to znikoma liczba. Pakiet Mobilności ma to zmienić, dając funkcjonariuszom jedne, wspólne dla wszystkich państw członkowskich przepisy – komentuje **Łukasz Włoch, główny ekspert Ogólnopolskiego Centrum Rozliczania Kierowców.***