

Przewoźniku płac i płac, czyli o wynagrodzeniach minimalnych w Europie

Płaca minimalna w Polsce stale wzrasta od 2000 roku. Nowe stawki mają zastosowanie do wszystkich zawodów i branż, niezależnie od wielkości przedsiębiorstwa, regionu czy wyników finansowych, co wśród niektórych pracodawców z sektora transportu ciężkiego spotyka się ze sprzeciwem. Małe firmy przewozowe, choć niezadowolone, muszą dostosować się do realiów rynku. Tym bardziej, że wynagrodzenie minimum to temat numer jeden również w innych krajach Unii Europejskiej. Francja najniższy próg pensji aktualizuje co roku, a Holandia jeszcze częściej, bo co sześć miesięcy. Sprawdziliśmy, ile mogą zarobić na tak zwanej podstawie kierowcy w wybranych państwach Wspólnoty.

W Polsce przyjmuje się, że minimalnym wynagrodzeniem jest kwota, poniżej której nie można wynagradzać pracownika zatrudnionego w oparciu o umowę o pracę w pełnym wymiarze godzinowym, a także o umowę zlecenie lub umowę o dzieło. Kwotę minimalną określa rząd – o czym traktuje art. 10 par. 2 Kodeksu Pracy (KP). Wynagrodzenie minimalne to nie tylko dochód netto danego pracownika, lecz także wszystkie składki i świadczenia wynikające ze stosunku pracy w tym m.in. składka ZUS. Obecnie w Polsce „najniższa krajowa” to 2250 zł brutto, co stanowi ok. 1634 zł netto miesięcznie lub stawka godzinowa wynosząca 14,70 zł brutto, czyli ok. 12 zł netto. Według szacunków Głównego Urzędu Statystycznego w 2017 roku około 1,5 mln osób otrzymywało minimalne wynagrodzenie.

Pracodawca w branży transportowej powinien szczególnie pamiętać, że do kwoty minimalnego wynagrodzenia nie można wliczyć kwoty za godziny nadliczbowe, czy też dodatku przysługującego za pracę w porze nocnej – zauważa Kamil Wolański, ekspert Ogólnopolskiego Centrum Rozliczania Kierowców (OCRK). – Zgodnie z zapisem ustawy także nagrody jubileuszowe, czy odprawy pieniężne przysługujące w związku z przejściem na emeryturę lub rentę nie mogą stanowić składowej wynagrodzenia minimalnego – dodaje.

Czy firmy transportowe udźwigną podwyżkę?

Podniesienie płacy minimalnej jest jednoznaczne ze wzrostem kosztów także pozostałych świadczeń takich jak: wynagrodzenie za urlop wypoczynkowy, dodatek wyrównawczy wynikający z obniżenia pensji w związku z chorobą zawodową lub wypadkiem przy pracy, nagrody i premie, które nie są wyróżnieniem, dodatki do wynagrodzenia zasadniczego za staż pracy, za pełnione funkcje, warunki pracy.

W sektorze transportowym podwyżka płacy minimalnej o 150 zł ma na pewno duże znaczenie, szczególnie, że pracownik otrzyma jedynie część tej kwoty po odjęciu składek ZUS i podatku. Taka wysokość wynagrodzenia brutto jest często spotykana w sektorze z uwagi na specyficzną strukturę płacy kierowcy, opierającą się w dalszym ciągu w zdecydowanej większości na dietach i ryczałtach noclegowych związanych z podróżą służbową. – komentuje ekspert.

Pracodawcy w Polsce odnoszą się do wzrostu minimum dość krytycznie. Argumentują to tym, że tak naprawdę nie powinno się wprowadzać jednolitej płacy minimalnej dla wszystkich sektorów gospodarki – niezależnie od wielkości przedsiębiorstwa, regionu, czy jego wyników finansowych – podkreśla Kamil Wolański. – Dla wielu – szczególnie małych firm, koszty utrzymania pracowników są trudne do

zaakceptowania, również ze względu na konkurencyjność wynagrodzeń oferowanych przez większych przewoźników. Sytuacji nie polepsza fakt sporego niedoboru kierowców na rodzimym rynku pracy – **dodaje ekspert OCRK**. Zaś pracodawca, który wypłaca wynagrodzenie niższe niż zakłada ustawa, podlega karze sięgającej nawet 30 000 zł.

Jak sytuacja wygląda w innych krajach?

Nowy rok przyniósł podwyżki stawek minimalnych nie tylko w Polsce, ale także w wielu krajach europejskich.

- Austria – w Austrii minimalna stawka godzinowa dla kierowcy uzależniona jest od dwóch czynników – od pojazdu, którym się porusza oraz stażu pracy. Maksymalna z najniższych stawek wynosi 11,10 euro dla kierującego cysterną z ponad dwudziestoletnim stażem pracy. Najmniej może zarobić kierowca pojazdu do 3,5 tony z doświadczeniem zawodowym krótszym niż 5 lat – jego stawka wynosi 8,98 euro/h.
- Czechy – zatrudnieni na najniższą krajową mogą liczyć tutaj na 13 400 CZK (ok. 2 219 zł) brutto.
- Francja – Francuzi gwarantują minimalną krajową na poziomie 1498 euro. Najniższą stawką godzinową we Francji jest kwota 10,06 euro brutto.
- Holandia – od nowego roku górna stawka płacy minimalnej wynosi 9,33 euro dla kierowcy powyżej 22 roku życia. Zawodowy trucker w wieku 18 lat może zarobić 4,43 euro/h. Za pełny etat pracownik zatrudniony w oparciu o umowę o pracę może liczyć na minimalne wynagrodzenie w kwocie 1614 euro.
- Litwa – o prawie 1100 euro mniej niż we Francji, mogą zarobić pracownicy na Litwie. Płaca minimalna w tym kraju wynosi 400 euro.
- Łotwa – kwota minimalnego wynagrodzenia jest uregulowana w oparciu o Kodeks Pracy i wynosi 430 euro. Ponadto pracownik może liczyć na zwroty z tytułu kosztów podróży oraz dodatki za pracę w święta i nadgodziny w wysokości 100% stawki godzinowej, zaś nocą jest to dodatkowe 50%.
- Niemcy – za godzinę pracy w Niemczech minimalnie można zarobić 9,19 euro. Niemcy już zapowiedzieli, że w 2020 roku stawka wzrośnie do 9,35 euro. Dokładnie na tyle samo, co we Francji mogą liczyć zatrudnieni na najniższą krajową w Niemczech - 1498 euro.

*Stawki minimalne w krajach Unii Europejskiej są różne, co też komplikuje naliczanie wynagrodzenia kierowców. Nietrudno o tzw. ludzki błąd. Warto w tej kwestii pomyśleć o outsourcingu do jednostek specjalizujących się w rozliczaniu płac kierowców. Takie działania minimalizują ryzyko błędów i narażenia przedsiębiorstwa na dodatkowe koszty – **podpowiada ekspert OCRK**.*

To nie jedyne zmiany

Podniesienie płac minimalnych nie jest jedyną zmianą, która nastąpiła w zakresie kadrowo-płacowym w Polsce. Absolutną nowością w przypadku kierowców jest możliwość zajęcia komorniczego zwrotu kosztów z tytułu podróży służbowej. Od 2019 roku zadłużony kierowca powinien liczyć się z tym, że tę część wypłaty w kwocie sięgającej 50% wartości wypłaconych diet może zająć komornik. Zmiana ta dotyczy osób, którym zostały zasądzone alimenty.

Wzrost wynagrodzenia, który przyniósł nowy rok, dla wielu pracowników jest z pewnością dobrą wiadomością, jednak czy polska branża transportowa, w szczególności mali przewoźnicy będą w stanie sprostać oczekiwaniom, które nakładają na nich rządzący? *Może nie być to zadaniem łatwym, zważywszy na fakt zaostreżenia także innych przepisów, które uderzają w transport, takich jak, będący cały czas w opracowaniu, Pakiet Mobilności czy nowe regulacje wynikające z ustawy o transporcie drogowym* – **podsumowuje Kamil Wolański.**