

Batalia o 8,5 euro



Polska podtrzymuje swoje stanowisko dotyczące niezgodności z unijnym prawem przepisów niemieckiej ustawy o płacy minimalnej w zakresie przejazdów i tranzytu. Jednocześnie polscy przewoźnicy wożący ludzi, dostarczający frachty loko Niemcy lub jeżdżący z kabotażem muszą płacić kierowcom 8,5 euro za godzinę. Fot.: MAN

Od 1 stycznia 2015 r. w Niemczech obowiązuje ustawa o płacy minimalnej. Stawka za godzinę, która dotyczy zarówno Niemców, jak i obywateli innych państw pracujących w tym kraju, wynosi co najmniej 8,50 euro.

W opinii polskiego rządu utrzymanie wymogów niemieckiej administracji wobec przewoźników wpłynie na różne gałęzie gospodarki, które związane są z transportem międzynarodowym. Wzrost kosztów dla przewoźników przełoży się na ceny świadczonych przez nich usług, a w konsekwencji na ceny produktów.

Nie tylko my

Polskie wątpliwości dzielają również inne państwa UE, m. in. Czechy, Słowacja, Węgry, Bułgaria, Rumunia, Litwa, Estonia, Słowenia i Chorwacja. Komisja Europejska uruchomiła procedurę EU Pilot. Zamierza w ten sposób zbadać nie tylko zgodność ustawy o płacy minimalnej z prawem unijnym, ale także to, czy akty wykonawcze stanowią proporcjonalną implementację tego prawa.

Niemiecka płaca minimalna częściowo zawieszona

Początkowo strona niemiecka była nieugięta w kwestii 8,5 euro za godzinę. Po rozmowach ministra ds. transportu oraz ministra pracy

z ich niemieckimi odpowiednikami, niemieckie władze podjęły decyzję o zawieszeniu wykonywania i egzekwowania przepisów dotyczących przejazdów tranzytowych w odniesieniu do polskich przewoźników do czasu wyjaśnienia tej sprawy przed Komisją Europejską.

Rozmowy w tej palącej sprawie były prowadzone dwutorowo. Na jednym froncie negocjacje prowadziła minister infrastruktury i rozwoju Maria Wasiak z niemieckim odpowiednikiem ministrem transportu i infrastruktury cyfrowej Alexandrem Dobrindtem. Dzień po rozmowach minister Wasiak, w Berlinie pojawił się minister pracy i polityki społecznej Władysław Kosiniak-Kamysz, aby negocjować z niemiecką minister pracy Andreą Nahles. Na szczęście ten dyplomatyczny sprint zakończył się zawieszeniem stosowania niemieckich przepisów wykonawczych w stosunku do polskich przewoźników.

– Nasze działania w kontaktach dwustronnych i na forum unijnym przyniosły oczekiwane efekty. Będziemy dążyć do tego, by sprawa została zakończona w sposób akceptowalny dla wszystkich stron – podkreśliła minister Maria Wasiak. – To dobra decyzja, podjęta w duchu dobrosąsiedzkich relacji, odpowiadająca zasadom, na których oparty jest wspólny europejski rynek – powiedział minister Władysław Kosiniak-Kamysz.

Jednak sukces jest częściowy, bowiem zawężenie egzekwowania minimalnej płacy 8,5 euro za godzinę nie dotyczy przejazdów transgranicznych i kabotażu. Oba ministerstwa informują, że prowadzone będą dalsze konsultacje przedstawicieli resortów infrastruktury i rozwoju oraz pracy w randze wiceministrów z niemieckimi odpowiednikami. Celem rozmów ma być wypracowanie wspólnego, satysfakcjonującego obie strony rozwiązania.

Polska podtrzymuje swoje stanowisko dotyczące niezgodności z unijnym prawem przepisów niemieckiej ustawy o płacy minimalnej w zakresie przejazdów i tranzytu. Jednocześnie polscy przewoźnicy wożący ludzi, dostarczający frachty loko Niemcy lub jeżdżący z kabotażem muszą płacić kierowcom 8,5 euro za godzinę. W ten zawoalowany sposób Niemcy poradzili sobie z ochroną własnego rynku pracy, choć chyba niekoniecznie zgodną z zasadami wolnego rynku Unii Europejskiej. Czy jednak Berlin wygrał tylko bitwę, czy też już czuje wygraną wojnę?

3 razy nie

Polski rząd ma co najmniej trzy powody, aby nowym niemieckim regulacjom powiedzieć „nie”.

Po pierwsze, polscy ministrowie uważają, że stosowanie interpretacji opartej na zasadzie terytorialnej nie jest właściwe. Nie każda godzina przepracowana na obszarze RFN powinna podlegać przepisom o płacy minimalnej, a jedynie czas, który wiąże się z wykonywaniem pracy w ramach oddelegowania, zgodnie z dyrektywą 96/71/WE dotyczącą delegowania pracowników w ramach świadczenia usług

Po drugie, przewoźnicy transportowi są nieproporcjonalnie bardziej obciążani nowymi wymogami administracyjnymi, niż wskazywałby na to cel niemieckiej ustawy o płacy minimalnej, jakim jest ochrona pracowników. Cel niemieckiej ustawy o płacy minimalnej, jakim jest zapewnienie pracownikom godziwego wynagrodzenia za pracę, nie może stać się barierą parataryfową, która ogranicza wolną konkurencję na rynku międzynarodowych przewozów drogowych, chroniąc lokalny rynek. Obowiązki ewidencyjno-kontrolne nałożone przepisami ustawowymi i wykonawczymi do niemieckiej ustawy mogą stanowić barierę dla swobody świadczenia usług.

Po trzecie, Polska ma poważne wątpliwości co do zgodności niemieckiej ustawy o płacy minimalnej z prawem UE. Dotyczy to w szczególności przepisów wykonawczych do ustawy, co do których jest podejrzenie, że stanowią nadinterpretację postanowień samej ustawy.

Komisja Europejska i wiele państw członkowskich UE (m. in. Czechy, Słowacja, Węgry, Bułgaria, Rumunia, Litwa, Estonia, Słowenia i Chorwacja) podzielają obawy Polski. W styczniu została wszczęta procedura EU Pilot, która ma wyjaśnić zgodność przepisów niemieckich z prawem UE. Uruchamiając procedurę EU Pilot, KE zamierza zbadać nie tylko zgodność z unijnym prawem ustawy o płacy minimalnej, ale także to, czy akty wykonawcze stanowią proporcjonalną implementację tego prawa. Ze względu na wagę sprawy procedura ta ma zostać istotnie skrócona.

Pod koniec stycznia odbyło się w Brukseli spotkanie przedstawicieli 13 państw zaniepokojonych wprowadzeniem nowych przepisów o płacy minimalnej w Niemczech z przedstawicielami Komisji Europejskiej. Strony podkreślały, że niemieckie przepisy mogą mieć wpływ na funkcjonowanie całego rynku wewnętrznego UE i powodują ryzyko jego fragmentaryzacji. Nie dotyczy to wyłącznie świad-

czenia usług w sektorze transportu, ale także innych branż i może stać się niebezpiecznym precedensem podważającym sens i istotę działania wspólnoty.

Ministerstwa proszą i apelują

Zwracamy się z prośbą do przewoźników o bieżące informowanie Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju o przeprowadzanych kontrolach przez służby niemieckie i wynikłych z tego tytułu problemach. Informacje te można kierować na adres elektroniczny MiLoG@mir.gov.pl

Niezależnie od działań podejmowanych przez rząd, przewoźnicy mają możliwość indywidualnego zgłaszania Komisji Europejskiej problemów wynikających ze stosowania nowych przepisów przez niemieckie służby kontrolne. Można to robić w języku polskim, w formie skargi. Formularze są dostępne w Internecie pod adresami stron internetowych: http://ec.europa.eu/atwork/applying-eu-law/complaint_form_pl.htm i http://ec.europa.eu/your-rights/help/business/index_pl.htm

Polska wciąż apeluje do strony niemieckiej o nieegzekwowanie stosowania nowych przepisów wobec przewoźników dokonujących nie tylko przewozów tranzytowych (towarowych i osobowych) przez terytorium RFN, do czasu wyjaśnienia sprawy zgodności przepisów i ich interpretacji z prawem UE.

Eksperci raczej sceptyczni

Maciej Wroński, przewodniczący nowo powstałego, ale już prężnie działającego Stowarzyszenia „Transport i Logistyka Polska” nie podziela optymizmu rządu, choć dostrzega efekty działań obu ministrów premier Kopacz. – *Cieszyć może, że niemiecka minister pracy*

wycofała się z dotychczasowego bardzo sztywnego stanowiska. Jest to też sukces minister Wasiak i ministra Kosiniak-Kamysza. Gdy są nawet częściowe efekty, to jest większa motywacja, aby podejmować dalsze działania w tej sprawie. Będziemy w tym wspierać administrację rządową, doceniając że pomimo deklaracji 13 innych państw członkowskich UE, jedynie Polska podjęła konkretne działania na odpowiednio wysokim szczeblu. I za to dziękujemy – komentuje na Facebooku Maciej Wroński. – Natomiast dla pracodawców wykonujących przewozy drogowe temat w żaden sposób nie został zakończony i rozwiązany. Czasowe zawieszenie egzekucji, to nie to samo co wycofanie się ze złych i niezgodnych z prawem unijnym rozwiązań. Ponadto, tranzyt to jedynie część przewozów wykonywanych po niemieckich drogach i to niekoniecznie największa. Nadal w przewozach dwustronnych DE-PL i DE-inne PC UE oraz w przewozach kabotażowych polscy przewoźnicy postawieni są pod ścianą!!! W każdej z firm jej zarządy lub właściciele stoją przed dylematem, co dalej? Zgłaszać kierowców, czy się wstrzymać? Zrezygnować z przewozów, czy zmienić zasady wynagradzania? A może przyjąć, że już od dawna spełnione są obecne niemieckie wymagania ze względu na wypłacane kierowcom obok pensji należności za podróż służbową? Na te pytania wciąż nie ma jasnej odpowiedzi. Ile firm, tyle poglądów. Ile kancelarii prawnych, tyle jedynie „słusznych” poglądów. Dlatego też przed nami jeszcze długa droga. Oby zanim ją przejdziemy nikt nie musiał wcześniej likwidować miejsc pracy, sprzedawać ciągniki i nacze- py, albo zamykać przedsiębiorstwo – kończy z goryczą przewodniczący.

Nad rozwiązaniem tego problemu rozpoczęły prace polsko-niemieckie zespoły robocze, działające na poziomie wiceministrów transportu i pracy, których celem będzie wyjaśnienie dalszych wątpliwości dotyczących zasadności stosowania niemieckich regulacji w transporcie międzynarodowym. – *Zrozumienie, jakie wykazał rząd niemiecki dla naszych argumentów gospodarczych, jest dobrym prognostykiem dla dalszego rozwiązania sprawy – podkreśliła minister Maria Wasiak.*

Nie ma co ukrywać, że Niemcy ugięły się pod groźbą zajęcia się ich przepisami przez Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej. Zostało to wstrzymane do czasu, aż sprawę wyjaśni Komisja Europejska, czyli za trzy, cztery miesiące.

Andrzej Mazur

Zwracamy się z prośbą do przewoźników o bieżące informowanie Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju o przeprowadzanych kontrolach przez służby niemieckie i wynikłych z tego tytułu problemach