

Truck Polska & business

WALKA O ZEZWOLENIA



Truck&Business Polska drukowany jest na papierze ekologicznym, pochodzącym w 100% z recyklingu

NIEMIECKI DYKTAT

Od 1 stycznia 2015 r. w Niemczech obowiązuje Ustawa z dnia 11 sierpnia 2014 r. o płacy minimalnej (Gesetz zur Regelung eines allgemeinen Mindestlohns). Wprowadza ona minimalną stawkę wynagrodzenia w wysokości 8,50 euro za godzinę, która ma znaleźć zastosowanie do wszystkich pracowników faktycznie podczas pracy przebywających w Niemczech, z niewielkimi tylko wyjątkami.



Anna Knapik
aplikant radcowski,
Kancelaria Radców
Prawnych Klatka i Partnerzy
w Katowicach

Regulacja ta ma szczególne znaczenie dla branży transportowej, gdyż stosuje się ją także do polskich przewoźników, którzy wykonują przewozy na terenie Niemiec. Do zachowania stawek

minimalnych wynagrodzenia są bowiem zobowiązani wszyscy przedsiębiorcy świadczący usługi transportowe na terenie tego kraju (bez znaczenia czy wykonują kabotaż, transport międzynarodowy do/z Niemiec, tranzyt rzeczy i osób).

z dnia 21 stycznia 1997 r.). Jej zdaniem 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, o którym mowa w w/w dyrektywie. Ponadto Polska uważa, że przewoźnicy transportowi są nieproporcjonalnie bardziej obciążani nowymi wymogami administracyjnymi, niż wskazywałyby na to cel niemieckiej ustawy o płacy minimalnej, jakim jest ochrona pracowników. W konsekwencji Komisja Europejska wszczęła procedurę sprawdzającą EU PILOT, która ma na celu zbadanie zgodności ustawy o płacy minimalnej z prawem unijnym. Ze względu na wagę sprawy procedura ta ma zostać istotnie skrócona, a jej wyniki oczekiwane są latem 2015 r.

Przewoźnicy transportowi są nieproporcjonalnie bardziej obciążani nowymi wymogami administracyjnymi, niż wskazywałyby na to cel niemieckiej ustawy o płacy minimalnej, jakim jest ochrona pracowników.

Lawina krytyki

Takie brzmienie przepisów spotkało się z ogromną krytyką Polski i innych państw członkowskich Unii Europejskiej, które wniosły skargi do Komisji Europejskiej kwestionujące zgodność niemieckiej ustawy o płacy minimalnej z przepisami prawa unijnego. Polska zarzuciła Republice Federalnej Niemiec błędną interpretację dyrektywy 96/71/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 1996 r. dotyczącej delegowania pracowników w ramach świadczenia usług (Dz. U. UE. L. 18

Przy czym z uwagi na czasochłonność badania zgodności ustawy o płacy minimalnej z prawem unijnym, w dniach 29 – 30 stycznia 2015 r. przedstawiciele rządu polskiego podjęli rozmowy z przedstawicielami rządu niemieckiego mające na celu wypracowanie w tym zakresie wspólnego stanowiska. I tak po dwudniowych konsultacjach zawarto porozumienie, zgodnie z którym zawieszono stosowanie przepisów ustawy o płacy minimalnej do czasu rozstrzygnięcia ich zgodności z prawem unijnym przez Komisję Europejską. Przy czym sukces ten należy uznać za pożyteczny, gdyż nie dotyczy wszystkich świadczących usługi transportowe na terenie Niemiec, a jedynie przewoźników tranzytowych. Dlatego przewoźnicy wykonujący przejażdżki transgraniczne i kabotażowe nadal są zobowiązani stosować niemiecką ustawę o płacy minimalnej. Jakże więc spoczywają na nich obowiązki?

Obowiązki przewoźników

Podstawowym obowiązkiem jest ustalenie stawki wynagrodzenia w wysokości co najmniej 8,50 euro brutto za godzinę pracy na terenie Republiki Federalnej Niemiec (od i do przekroczenia granicy). Przy czym należy zwrócić uwagę, że zasadniczo do przedmiotowej stawki wlicza się



Nowe przepisy prawa niemieckiego mogą zrewolucjonizować europejski rynek transportowy.