



Kabotaż

może zdrożeć...

Od 1 stycznia 2015 r. obowiązuje w Niemczech Ustawa o płacy minimalnej. Jej przepisy dotyczą także polskich firm logistycznych, realizujących kontrakty w Niemczech.

Po wielu latach dyskusji wokół tego tematu uchwalono w Niemczech ustawę o minimalnej płacy (MiLoG), wprowadzającą ogólną jednolitą minimalną stawkę godzinową – 8,5 euro, która obowiązuje od 1 stycznia 2015 r.

Zgodnie z ustawą wszyscy zatrudnieni w Niemczech otrzymują od 1 stycznia wynagrodzenie wynoszące co najmniej 8,5 euro za godzinę. Jak podkreśla Christian Westhoff, zastępca rzecznika prasowego Federalnego Ministerstwa Pracy i Spraw Socjalnych: „Obowiązek wypłacania płacy minimalnej dotyczy także zatrudnionych w Niemczech na umowach krótkoterminowych”. Jak wyjaśnia dalej Ch. Westhoff, zasadniczo dotyczy to również polskich kierowców w przewozach tranzytowych i kabotażowych, o ile świadczą pracę na terytorium Niemiec.

Westhoff podkreśla jednak fakt, że aktualnie służby niemieckie nie sprawują kontroli nad tym faktem w odniesieniu do ruchu tranzytowego. I wygląda na to, że tak będzie dalej aż do momentu wyjaśnienia kwestii prawa unijnego (UE) dotyczących stosowania ustawy o płacy minimalnej. W związku z tym również nie będzie wdrażane żadne postępowanie z tytułu naruszenia przepisów tej ustawy. Natomiast już rozpoczęte procedury w związku z naruszeniem przepisów ustawy o płacy minimalnej zostały bądź zostaną wstrzymane. Jak informuje Ch. Westhoff, do momentu zbadania unijnych kwestii prawnych związanych ze

stosowaniem ustawy o płacy minimalnej w odniesieniu do transportu drogowego nie należy składać ani sporządzać zgłoszeń czy harmonogramów operacyjnych dotyczących samego transportu tranzytowego ani składać czy sporządzać zapisów/rejestrów w oparciu o ustawę o płacy minimalnej czy odpowiednie rozporządzenia.

Wymienione wyżej zasady nie obowiązują jednak w odniesieniu do przewozów kabotażowych i do transportu transgranicznego z załadunkami i wyładunkami na terenie Niemiec. W takich wypadkach istnieje obowiązek prowadzenia zapisów/rejestrów oraz prowadzenia dokumentacji. W tym celu Federalne Ministerstwo Finansów wydało rozporządzenie, z którego wynika, że dla każdego kierowcy jeżdżącego w Niemczech lub do Niemiec polski przedsiębiorca musi przedłożyć konkretny harmonogram. Taki harmonogram ma obejmować okres maksymalnie sześciu miesięcy i należy go przedłożyć w Bundesfinanzdirektion West (Wörthstraße 1-3, D-50668 Köln, Tel.: 0049221-222550, Fax: 0049221-222553981, e-mail: poststelle.bfd-west@zoll.bund.de, Internet: www.zoll.de). Informacje dotyczące procedury zgłaszania oraz obligatoryjne formularze zgłoszeniowe znajdują się na stronie internetowej niemieckiego Urzędu Celnego (www.zoll.de). Informacje te mają być dostępne również w języku angielskim i francuskim.

Jeśli polskie przedsiębiorstwa realizują w Niemczech przewozy kabotażowe,

to kierowcy, których takie zlecenia/kontrakty dotyczą, tak samo muszą otrzymywać stawkę wynagrodzenia w wysokości minimum 8,50 euro za godzinę. W takich sytuacjach pozostaje bez znaczenia fakt, z którego kraju pochodzi kierowca. „Decydujące jest to, gdzie świadczy pracę” – podkreśla Ralf Zimmermann, sędzia przewodniczący Sądu Pracy w Hanowerze. Jeśli nie zostanie wypłacone 8,50 euro za godzinę za zlecenie/kontrakt kabotażowy, to znaczy, że mamy do czynienia z pracą „na czarno” podlegającą karze.

W myśl ustawy zleceniodawca właściwy ponosi odpowiedzialność niczym poręczyciel na równi z pracodawcą (zleceniobiorcą) za obowiązek wypłacenia minimalnego wynagrodzenia pracownikowi, który wykonuje pracę na jego rzecz. A więc ten, kto w Niemczech udziela zlecenia/umowy na kabotaż, ponosi odpowiedzialność cywilną za to, że przykładowo także polski przedsiębiorca transportowy wypłaci swoim kierowcom minimalną stawkę 8,50 euro. Jeśli przedsiębiorca polski nie wypłaca swoim pracownikom przynajmniej stawki minimalnej, to zgodnie z ustawą musi to zrobić zleceniodawca niemiecki.

W celu wyłączenia odpowiedzialności cywilnej dział prawny Zrzeszenia Transportu Drogowego Niedersachsen (Dolna Saksonia) sporządził wzór porozumienia do podpisania przez obie strony. Dzięki takiemu porozumieniu zleceniodawca niemiecki zostaje na mocy prawa zwolniony z roszczeń odszkodowawczych osób trzecich. Takie oświadczenie „zabezpieczające” zleceniodawcy niemieckiego może zostać przedłożone przedsiębiorcy polskiemu.

Już w połowie maja 2015 r. Komisja Unii Europejskiej wdrożyła przeciwko RFN postępowanie o naruszenie umowy, ponieważ ustawa o płacy minimalnej była stosowana w stosunku do określonych sytuacji w międzynarodowym transporcie drogowym. Aktualnie trwają intensywne rozmowy między Komisją Europejską a rządem Niemiec, których celem jest wypracowanie wspólnej, zgodnej z prawem europejskim interpretacji ustawy. Zanim jednak to nastąpi, zawieszeniu „podlegają kontrole i wymierzanie kar za wykroczenia przeciwko ustawie o płacy minimalnej w odniesieniu do czystego transportu tranzytowego”.

HS