

Transport

# Polscy przewoźnicy wciąż w niepewności

Moratorium rządu niemieckiego nie zwalnia z wypłaty kierowcom minimalnego wynagrodzenia w stawce 8,50 euro za godzinę, ale zawiesza kontrolę w tym zakresie. Ponadto dotyczy ono wyłącznie przewozów tranzytowych.

# Polscy przewoźnicy wciąż pozostają w niepewności

**TRANSPORT** | Moratorium rządu niemieckiego nie zwalnia z wypłaty kierowcom minimalnego wynagrodzenia w wysokości 8,50 euro za godzinę, ale zawieszka kontrolę w tym zakresie. Ponadto dotyczy ono wyłącznie przewozów tranzytowych.

## LUKASZ KUCZKOWSKI

radca prawny, partner,  
kieruje poznańskim biurem **Kancelarii Raczkowski Paruch**

■ **Jaka jest obecnie sytuacja polskich przewoźników międzynarodowych po tym, gdy Niemcy wprowadziły minimalne wynagrodzenie godzinowe dla kierowców przewożących towary na ich terytorium? Na razie stosowanie tych przepisów zawieszono, ale czy to oznacza, że przedsiębiorcy mogą być spokojni?**

W dużej mierze położenie polskich przedsiębiorstw transportowych zależy od rodzajów przewozów realizowanych na terytorium Niemiec. Dla tranzytu obowiązuje moratorium rządu niemieckiego. Wprowadzono je m.in. w wyniku zdecydowanej postawy polskiego rządu oraz nacisku polskich organizacji skupiających przewoźników. Moratorium oznacza jednak tylko tyle, że Niemcy nie będą kontrolowali przestrzegania przez polskich przewoźników obowiązku płacenia kierowcom wynagrodzenia minimalnego w wysokości 8,50 euro za godzinę pracy na terytorium Niemiec. Strona niemiecka nie wymaga też rejestracji takich kierowców w urzędzie celnym. Zawieszono zatem obowiązki administracyjne.

Moratorium nie zwalnia jednak polskich przewoźników z wymogu zapłaty minimalnego wynagrodzenia według niemieckich przepisów. Nadal on istnieje i gdy moratorium przestanie działać, nie można wykluczyć, że Niemcy będą kontrolowali przestrzeganie ustawy przez firmy realizujące przewozy tranzytowe za przeszłe okresy.

Jednocześnie moratorium nie obejmuje przewozów kabotażowych (miejsce odbioru i dostawy towaru znajduje się w Niemczech) oraz przewozów docelowych (do i z Niemiec). Przy nich polscy przewoźnicy muszą – według niemieckich przepisów – realizować wszystkie obowiązki wynikające z tamtejszej ustawy o płacy minimalnej. Trzeba więc zarówno rejestrować swoich kierowców, jak i przechowywać dokumentację potwierdzającą wypłatę wynagrodzenia minimalnego oraz wypłacać kierowcom 8,50 euro za godzinę pracy na terytorium Niemiec. Tacy przewoźnicy muszą się też liczyć z kontrolą niemieckich urzędników, do czego zresztą już dochodzi.

■ **Jak długo będzie trwać zawieszenie wobec tranzytu?**

Stan wynikający z moratorium będzie się zapewne utrzymywał do czasu rozstrzygnięcia zgodności przepisów niemieckiej ustawy o płacy minimalnej z prawem europejskim. Komisja Europejska wszczęła bowiem procedurę PILOT, w której podnosi, że niektóre przepisy ustawy są niezgodne z prawem europejskim. Dotyczyć ma to w szczególności tranzytu oraz pewnych przewozów docelowych. Niestety, postępowanie jest objęte klauzulą tajności i nie wiadomo, jakich argumentów używają KE i rząd Niemiec, aby uzasadnić swoje stanowiska. Być może tę zgodność przepisów rozstrzygnie dopiero Trybunał Sprawiedliwości UE.

## Groźna przeszłość

■ **Czy polscy przewoźnicy operujący na niemieckim rynku mogą uniknąć stosowania nowych przepisów o minimalnym wynagrodzeniu?**

Tu wszystko sprowadza się do nieuchronności kontroli niemieckiego urzędu celnego i ewentualnej kary nałożonej na przewoźników, bo nie wykonują obowiązków wynikających z niemieckich przepisów. Trzeba pamiętać, że tamtejsza ustawa przewiduje kary zarówno za brak rejestracji kierowców, jak i za brak wypłaty im wynagrodzenia minimalnego. Oczywiście jest wiele argumentów prawnych, które można wykorzystać przeciwko działaniom niemieckich urzędników. Na tym etapie trudno przewidzieć ich skuteczność, ale uważam, że część z nich ma szansę powodzenia np. przed niemieckim sądem czy TSUE. Dlatego niewykonywanie ustawy nie musi ostatecznie oznaczać jej naruszenia.

■ **Czy przewoźnicy tranzytem towary przez Niemcy powinni się obawiać, że za kilka miesięcy przyjdzie im wypłacić skumulowane wynagrodzenia albo kary, gdy niemiecki rząd stwierdzi, że płaca minimalna odnosi się także do tranzytu?**

Jest takie ryzyko. Niestety, cały czas istnieje obowiązek naliczania i wypłaty wynagrodzenia minimalnego. Nie można wykluczyć, że Niemcy zniosą moratorium i wobec przewoźników realizujących przewozy tranzytowe zaczną egzekwować przepisy. Nie sądzę jednak, aby w najbliższej przyszłości moratorium zniknęło. Istotne jest tutaj stanowisko Komisji Europejskiej, która zakwestionowała



zgodność przepisów dotyczących tranzytu z prawem europejskim. Dopóki ta sprawa nie zostanie rozstrzygnięta, dopóty moratorium zapewne zostanie utrzymane.

■ **Na jakim etapie jest postępowanie w Komisji Europejskiej w tej sprawie? Czy tylko polskim przedsiębiorcom zależy na tym, aby Niemcy zrezygnowali z regulacji o minimalnym wynagrodzeniu?**

Procedura jest tajna i obie strony (Komisja i Niemcy) ograniczają swoje wypowiedzi na ten temat. Oczywiście, na zniesieniu choćby części przepisów ustawy zależy też przewoźnikom z innych państw, głównie Europy Środkowej i Wschodniej. To przede wszystkim w transport z tych krajów wymierzone są te przepisy. Niestety, rządy pozostałych krajów poza Polską nie zaangażują się zbyt w działania przeciwko ustawie.

## Wspólny front

■ **Czy można znaleźć sposób na to, aby w przyszłości uchronić się przed niekorzystną interpretacją przepisów?**

Najczęściej regulacje zagraniczne są bardzo ogólne. Stąd dużą rolę w ich interpretacji będą odgrywały stanowiska urzędowe lub zagraniczne sądownictwo. Musimy jeszcze poczekać na ostateczne rozstrzygnięcie, np. co do zaliczania różnych świadczeń wypłacanych kierowcy na poczet płacy minimalnej. Jednocześnie już teraz bardzo dużo wiemy, np. o niemieckiej płacy minimalnej. Dlatego warto przeanalizować własne systemy wynagradzania pod kątem ich ewentualnych zmian, aby zwiększyć bezpieczeństwo finansowe firmy. Czasami wcale nie trzeba podwyższać wynagrodzenia, aby zaspokoić wymogi wynikające z niemieckich regulacji.

■ **A jak traktowani są nasi przewoźnicy w innych państwach UE?**

Niestety, Niemcy zapoczątkowały zmiany prawa w zakresie płacy minimalnej kierowców w całej Europie Zachodniej. We Francji uchwalono tzw. loi Macron. To prawo, które również przewiduje stawki minimalne w transporcie. Jedynie brak rozporządzeń wykonawczych nie pozwala jeszcze stosować tych regulacji do polskich przewoźników. Nie do końca wiadomo też, jaki rodzaj transportu będzie nimi objęty.

Podobne rozwiązania wprowadziła także Norwegia, a prace legislacyjne trwają też w innych krajach.

■ **Kiedy przewidywane jest wejście w życie zmian przepisów we Francji i co to może oznaczać dla naszych przedsiębiorców transportowych?**

Nadal tego nie wiemy. Znana jest tylko stawka wynagrodzenia minimalnego we Francji – 9,67 euro za godzinę pracy. Można założyć, że będą nią objęci kierowcy wykonujący przewozy kabotażowe (tj. na terenie Francji). Nieoficjalnie mówi się jednak także o objęciu tą stawką pewnych rodzajów przewozów docelowych do i z Francji. Na szczegóły musimy poczekać.

## Ryczałt za nocleg

■ **Dobre wiadomości przysły ostatnio z Polski. Sąd Najwyższy stwierdził, że przewoźnik nie musi płacić kierowcy wysokich ryczałtów za nocowanie w kabinie na międzynarodowych trasach, jeśli wypłacał mu zryczałtowaną dietę pokrywającą wszelkie koszty takich przejazdów. Czy to oznacza, że niekorzystna dla przewoźników uchwała SN jest już nieaktualna?**

Ryczałt to całkowicie inna sprawa niż płaca minimalna. Problemem jest jednak to, że spory o ryczałt przed polskimi sądami trwają i przewoźnicy szybciej niż na Zachodzie ponoszą finansowe konsekwencje decyzji polskich sądów. Te wyroki rzeczywiście stanowią pewien wyłom w regule ustanowionej przez Sąd Najwyższy w uchwale z 2014 r. Tam SN kategorięcznie stwierdził, że w regulacjach wewnętrznych pracodawca może wprowadzić stawki ryczałtu analogiczne lub wyższe niż te wynikające z rozporządzenia. Nie może jednak proponować stawek niższych albo w ogóle nie przewidywać wypłaty ryczałtu. Trudno się zgodzić z takim zapatrywaniem SN i przywołane wyroki są tego wyrazem. Warto jednak pamiętać, że uchwała SN nie ma mocy prawnej i sądy powszechne nie są nią związane. Oznacza to, że powinny szczegółowo badać sytuację kierowców i po tej analizie wydawać rozstrzygnięcie. Ponadto, co ważne, jest wiele argumentów prawnych przeciwko zasądzeniu ryczałtów.

■ **Czy przewoźnik międzynarodowy musi wypłacać kierowcy ryczałt za nocleg w kabinie, jeśli ma to miejsce, zanim jeszcze opuści on terytorium Polski?**

Co do zasady reguluje to rozporządzenie ministra pracy i polityki społecznej z 29 stycznia 2013 r. w sprawie należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej. Jeżeli nocleg ma miejsce w Polsce i pracodawca nie zapewni pracownikowi bezpłatnego noclegu, wypłaca mu ryczałt w wysokości 45 zł. Warto jednak pamiętać, że zgodnie z polskimi przepisami zapewnienie noclegu może polegać nawet na miejscu w namiocie na polu namiotowym. Wówczas pracodawca jest zwolniony z wypłaty ryczałtu za spanie. Jak się zatem taki nocleg ma do tego w fabrycznie wyposażonej kabinie? Wystarczy spytać kierowców, gdzie woleliby spać. To też pokazuje na oderwanie wspomnianej uchwały Sądu Najwyższego zarówno od praktycznych aspektów wykonywania zawodu kierowcy, jak i przepisów.

## Trudne konkurowanie

■ **Jak powinny być uregulowane nasze przepisy o wynagradzaniu kierowców jeżdżących na trasach międzynarodowych, aby ułatwić konkurowanie polskich przedsiębiorców na zagranicznych rynkach?**

Nie wystarczy tylko uregulować kwestii podróży kierowców na poziomie krajowym. Już dzisiaj są bowiem mechanizmy prawne, które pozwalają polskim przewoźnikom wypłacać kierowcom te same albo prawie te same kwoty należności za podróże służbowe co przed uchwałą SN. Z tego punktu widzenia obecne regulacje, choć oczywiście wymagają zmiany, nie są bardzo niekorzystne dla polskich przewoźników. Problemem, głównie finansowym, są roszczenia kierowców dotyczące ryczałtów za dawne okresy. Mam nadzieję, że Trybunał Konstytucyjny orzeknie o niezgodności z konstytucją przepisów, na podstawie których została wydana uchwała SN, co pozwoli odwrócić obecne tendencje procesowe.

Kłopoty są też z regulacjami krajowymi poszczególnych państw Unii Europejskiej oraz protekcjonizmem wobec własnych rynków transportowych. Zagraniczne regulacje o płacy minimalnej mają przecież przede wszystkim chronić własny rynek pracy i są wymierzone m.in. w polskie firmy transportowe. Takie podejście narusza fundamenty działania UE w zakresie m.in. swobody przepływu towarów i pracy. Tutaj konieczna jest interwencja organizacji europejskich. Niestety, wszystko wskazuje na to, że Unia szykuje rozwiązania, które potwierdzają idee dotyczące płacy minimalnej w transporcie wynikające z niemieckiej, norweskiej czy francuskiej regulacji. Na razie jednak przesunięto ogłoszenie tych projektów. ©

—rozmawiał Mateusz Rzemek