

Biuletyn Instytutu Zachodniego



Nr 185/2015
15'06'15

INSTYTUT ZACHODNI
im. Zygmunta
Wojciechowskiego
Poznań

Autor:
Alicja Kuropatwa

Redakcja:
Marta Götz
Radosław Grodzki
Krzysztof Malinowski

Korekta:
Hanna Różanek

Niemiecka płaca minimalna kontra jednolity rynek europejski

1 stycznia 2015 r. ustalono w Niemczech nowe regulacje dotyczące płacy minimalnej (tzw. MiLoG – *Mindestlohngesetz* – ustawa o płacy minimalnej). Zgodnie z nimi, każdemu pracownikowi przysługuje jednolita minimalna godzinowa stawka płacy (tak jak np. we Francji czy w Wielkiej Brytanii) w wysokości 8,50 euro brutto za godzinę. Omawiana ustawa dotyczy wszystkich sektorów gospodarki, co oznacza, że obejmuje każdy zawód i tym samym stanowi swoiste *novum* w niemieckim podejściu do problemu płacy minimalnej (do 2015 r. za Odrą wysokość minimalnego wynagrodzenia była inna dla różnych grup zawodowych, a jej wysokość ustalano podczas negocjacji branżowych pracodawców ze związkami zawodowymi).

O wprowadzeniu powyższego rozwiązania dyskutowano w Niemczech od kilku lat. Zwolennikami ujednoczenia zabezpieczeń socjalnych byli przede wszystkim przedstawiciele partii *SPD*, *Zielonych* oraz *Die Linke*. Angela Merkel nie popierała tego pomysłu. Ze względu jednak na wrześniowe wybory do *Bundestagu* w 2013 r., chcąc zbudować koalicję, musiała ulec w kilku kwestiach, między innymi i w tej. I choć wprowadzona ustawa zgodna jest z jej założeniami, m.in. ogranicza płacową dyskryminację międzysektorową, to nie znalazła ona uznania nie tylko w Niemczech, ale również w Unii Europejskiej.

Narodowe obawy w związku z ustawą o płacy minimalnej

Ogólnym celem ustalenia przez państwo nieprzekraczalnego minimum płacowego jest ochrona pracowników przed zaniżaniem ich wynagrodzeń przez ewentualnych pracodawców. Problem polega na tym, że w przypadku, gdy płaca minimalna jest wyższa od tej ustalonej dobrowolnie przez obie strony na zasadach rynkowych, to w konsekwencji albo wzrośnie stopa bezrobocia, albo rozrośnie się szara strefa. Taki m.in. scenariusz przewidują niektórzy ekonomiści dla niemieckiej gospodarki. Zauważają oni, że ustalone minimum – 8,50 euro za godzinę, to płaca wyższa niż zarabia dziś średnio 12% pracowników w landach zachodnich i 25% we wschodnich. Dodatkowo, np. analitycy *Deutsche Bank* szacują, że z powodu nowego minimalnego wynagrodzenia liczba bezrobotnych wzrośnie w Niemczech od 450 tys. do miliona osób.

Dezintegracja jednolitego rynku europejskiego

Z ustawą i nowymi regulacjami dotyczącymi jednolitej godzinowej płacy minimalnej w Niemczech nie zgadzają się sąsiadujące z nimi kraje. Wprowadzona bowiem stawka dotyczy wszystkich wykonujących pracę na terenie Niemiec, także osób zatrudnionych w firmach zagranicznych, których siedziba znajduje się za granicą (np. w Polsce). Oznacza to, że pracownik zatrudniony przez zagraniczne przedsiębiorstwo wykonujący pracę na terenie Niemiec także powinien zarabiać przynajmniej około 35,00 pln brutto/h. Dla wielu międzynarodowych firm kwota ta jest dużo wyższa od dotychczas wypłacanej, a związany z tym wzrost kosztów obniża ich konkurencyjność w stosunku do firm niemieckich.

W związku z powyższym nowej ustawie zarzuca się zaburzenie konkurencji międzynarodowej i sprzyjanie łamaniu zasad wolnego handlu. Dodatkowo, co należy zauważyć, przepisy te są sprzeczne przynajmniej z dwiema z czterech podstawowych swobód jednolitego rynku europejskiego (tj. nie są zgodne ze swobodą przepływu osób i swobodą przepływu usług) i w ten sposób zakłócają funkcjonowanie wewnętrznego rynku Unii Europejskiej.



Niemiecka płaca minimalna przeciwko polskim firmom transportowym

Problem niemieckiej płacy minimalnej został również poruszony w Polsce. W związku z nowymi regulacjami płynącymi zza Odry dodatkowymi kosztami zostały obciążone w szczególności polskie firmy transportowe. Właściciele samochodów ciężarowych nie tylko zmuszono do podwyższenia wypłat dla pracowników, ale również zobligowano ich do składania w niemieckich urzędach odpowiedniej dokumentacji i podpisania deklaracji o przestrzeganiu płacy minimalnej. Zwiększenie wymogów biurokratycznych i wzrost kosztów świadczenia usług to nie wszystkie problemy. Powstała sytuacja zaniepokoiła również niemieckich zleceniodawców polskich firm, którzy od tej pory (zgodnie § 14 ustawy o delegowaniu pracowników – tzw. AEntG oraz § 13 MiLoG) mieliby zająć się nadzorowaniem partnerów biznesowych w kwestii przestrzegania przepisów dotyczących płacy minimalnej. Zgodnie z nimi pracownik oddelegowany do pracy na terenie Niemiec za niższą stawkę godzinową będzie mógł wystąpić o rekompensatę nie tylko do swojego pracodawcy, ale także do jego zleceniodawcy. Za niestosowanie się do narzuconych regulacji przewidziana została kara finansowa. W przypadku niezgłoszenia pracowników wykonujących pracę w Niemczech wynosi ona do 50 tys. euro, a za brak odpowiednich dokumentów nawet do 30 tys. euro. Oznacza to, że niemiecka ustawa o płacy minimalnej, która obowiązuje polskie firmy transportowe, może zagrozić istnieniu tych firm, a przynajmniej znacząco ograniczyć ich dochody. Polski transport posiadający drugą pod względem wielkości flotę ciężarówek w całej Europie wyróżniały przede wszystkim konkurencyjne ceny. W obecnej sytuacji niemieckie podmioty przestały być droższe, a polscy przewoźnicy zaczęli ponosić straty i w związku z tym wystąpili z licznymi interwencjami, przeciwstawiając się nowej ustawie o płacy minimalnej. Ich inicjatywę poparły również inne państwa. Antyniemiecką koalicję wraz z Polską tworzy również Bułgaria, Czechy, Estonia, Słowacja, Węgry, Rumunia, Słowenia, Chorwacja, Litwa, Portugalia, Hiszpania i Irlandia. W mediach, co prawda, pojawiają się analizy prawne powołujące się na dyrektywę 96/71/WE, zgodnie z którą kierowcy ciężarówek nie powinni być uznawani za pracowników delegowanych tylko za „pracowników w podróży”, co oznacza, że nie powinny ich obejmować niemieckie przepisy o płacy minimalnej, ale z taką interpretacją nie zgadza się Berlin.



Polska i Unia Europejska w sporze o niemiecką płacę minimalną

Pod koniec 2014 r. minister infrastruktury i rozwoju Maria Wasiak wystosowała pismo do komisarzy UE ds. Rynku Wewnętrznego, Przemysłu, Przedsiębiorczości oraz Małych i Średnich Przedsiębiorstw, ds. Transportu oraz ds. Zatrudnienia i Spraw Społecznych, w którym zaznaczyła, że prezentowane przez stronę niemiecką stanowisko ma negatywny wpływ na europejski rynek przewozów drogowych. Minister Wasiak często w swoich wypowiedziach powoływała się na rozporządzenie UE dotyczące dostępu międzynarodowego do usług autokarowych i autobusowych (WE nr 1073/2009) oraz na rozporządzenie w sprawie wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych (WE nr 1072/2009). W tym samym czasie Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce zwróciło się w rzeczonyj sprawie do Przewodniczącego Rady Europejskiej Donalda Tuska, interweniując również u polskich europarlamentarzystów i w Ministerstwie Spraw Zagranicznych. W rezultacie pod koniec stycznia 2015 r. doszło do spotkania ministra Pracy i Polityki Społecznej Władysława Kosiniaka-Kamysza z jego niemieckim odpowiednikiem minister Andreeą Nahles, po którym (również dzięki wcześniejszej interwencji premier Ewy Kopacz) zdecydowano o zawieszeniu wykonywania i egzekwowania przepisów dotyczących przejazdów tranzytowych w odniesieniu do polskich przewoźników do czasu wyjaśnienia sprawy przed Komisją Europejską. Niestety podobnej ugody nie udało się uzyskać w stosunku do transportu transgranicznego czy kabotażu.

Na początku 2015 r. sprawa trafiła na szczybel unijny. Po spotkaniu urzędników dyrekcji generalnych KE ds. transportu i ds. zdrowia z przedstawicielami zainteresowanych sprawą państw Wspólnoty postanowiono skierować zapytanie do KE dotyczące budzących kontrowersje przepisów (m.in. sprawdzić ich zasadność w świetle dyrektywy dotyczącej pracowników delegowanych). W związku z tym KE zwróciła się do niemieckich władz, żądając od nich wyjaśnień i uruchamiając tym samym procedurę sprawdzającą „Pilot”, która pozwala na rozstrzygnięcie wątpliwości w kwestii zgodności prawa krajowego z prawem UE. Na konkretne decyzje musieliśmy jednak czekać do maja 2015 r. Wtedy KE uznała, że niemieckie przepisy dotyczące jednolitej minimalnej stawki płacy w transzycie nie są zgodne z prawem wspólnotowym. Podobną opinię wydano w odniesieniu do niektórych operacji w transporcie międzynarodowym. W przewozach świadczonych przez zagranicznych kierowców na terenie Niemiec, czyli w tzw. kabotażu, nie dopatrzone się naruszeń prawnych.

Ostatecznie na szczyblu unijnym zażądano od Niemców zmiany w tych przepisach, które zostały zakwestionowane przez KE. Teraz Niemcy (od połowy maja



br.) mają dwa miesiące na ustosunkowanie się do przedstawionych zarzutów. Jeżeli tego nie zrobią, albo wyjaśnienia nie będą satysfakcjonujące, wówczas Bruksela wyśle drugie upomnienie. W ostateczności sprawa trafi do Trybunału Sprawiedliwości, gdzie na jej rozstrzygnięcie trzeba będzie czekać od sześciu miesięcy do nawet dwóch lat.

Tezy zawarte w tekście wyrażają jedynie opinie autora.

Alicja Kuropatwa – ekonomistka, doktorantka na Wydziale Prawa Administracji i Ekonomii Uniwersytetu Wrocławskiego, redaktor ekonomiczny portalu www.niemcy-online.pl

