

Błażej SUPROŃ

PLACA MINIMALNA W NIEMCZECH I JEJ WPŁYW NA KONKURENCYJNOŚĆ POLSKICH PRZEDSIĘBIORSTW TRANSPORTOWYCH

THE MINIMUM WAGE IN GERMANY AND ITS IMPACT ON THE COMPETITIVENESS OF POLISH TRANSPORT COMPANIES

Zakład Ekonomii i Rachunkowości, Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie
ul. Żołnierska 47, 70-311 Szczecin, e-mail: bsupron@zut.edu.pl

Summary. Minimum wage law in Germany which was introduced on 1 January 2015 caused the growth of uncertainty among Polish road carriers. German regulations included not only companies registered in Germany but also companies providing services on the German market. Its purpose was to improve the competitiveness of German companies on the internal market. The aim of this work was to determine the impact of the German minimum wage on the Polish transport companies, especially transport services performing in Germany. The study shows that in spite of introducing restrictive laws concerning minimum wages, Polish transport did not experience the significant losses in the size of the carriages.

Słowa kluczowe: płaca minimalna, rynek usług transportowych, transport drogowy, ochrona rynku.
Key words: minimum wage, the market of transport services, road transport, market protection.

WSTĘP

Wprowadzaniu płacy minimalnej jako instrumentu polityki społecznej towarzyszył słuszny, ale i trudny do podważenia cel. Była to chęć doprowadzenia do tego, by minimalna płaca stała się wynagrodzeniem, za które można godnie żyć. Z pierwszymi regulacjami prawnymi w tym zakresie wiązano ogromne nadzieje. Gdy w 1938 r. prezydent Stanów Zjednoczonych F. Roosevelt podpisywał ustawę o najniższej płacy, oświadczył, że „[...] poza ustawą o ubezpieczeniach społecznych jest to najbardziej dalekowzroczny i istotny program, jaki kiedykolwiek przyjęto tu czy w jakimkolwiek innym kraju” (Orłowski 2006, s. 25).

Jej stosowanie wywodzi się głównie z postulatów ekonomii dobrobytu, która wskazuje na powszechną ułomność rynków. W związku z tym właściwa staje się ingerencja zbliżająca gospodarkę do optimum w sensie Pareto. Przy założeniu, że rynki mają tendencję do działania nieefektywnego lub niesprawiedliwego, regulacja w postaci wprowadzenia płacy minimalnej stanowi odpowiedź rządu na społeczne żądania naprawy ułomnego działania wolnego rynku. W większości krajów Unii Europejskiej płaca minimalna stanowi obecnie główny instrument stosowany w polityce płac i oznacza najniższą z płac, jaka może być wypłacona pracownikowi. W zależności od przyjętego założenia ustalana jest na poziomie stałego świadczenia, jakie przysługuje pracownikowi lub za pomocą minimalnych stawek godzinowych (Posner 1974).

Płaca minimalna jako element działania państwa stanowi od dawna przedmiot rozważań zarówno mikro-, jak i makroekonomii. Wśród wielu ekonomistów panuje pogląd, że ustalenie wynagrodzenia minimalnego powoduje pozytywne efekty szczególnie w przypadku osób o niskich kwalifikacjach, bez znacznych efektów negatywnych (Fox 2006).

Jednak Even oraz Macpherson (2011) w swoich badaniach wskazują, iż wzrost minimalnego wynagrodzenia zmniejsza zatrudnienie. Związane jest to z nieregularnym efektem działania płacy minimalnej, która powoduje, z jednej strony, wzrost wynagrodzeń, z drugiej strony natomiast obniżkę płac pracowników lepiej zarabiających oraz redukcję etatów, gdyż pracodawcy rekompensują sobie w ten sposób konieczność poniesienia wyższych kosztów wynagrodzeń.

Analogiczny pogląd prezentuje Flinn (2011), wskazując, iż niewłaściwe ustalenie poziomu płac minimalnych w gospodarce może prowadzić do poważnych zakłóceń. Szczególnie, jeżeli poziom ten jest zbyt wysoki w odniesieniu do możliwości przedsiębiorstw i prowadzi do nadmiernej inflacji i spadku konkurencyjności międzynarodowej.

Stolarczyk (2014) na podstawie przeprowadzonych analiz wskazuje, że efekt płacy minimalnej, wpływający na zmniejszenie dysproporcji dochodów rodziny i ograniczenie zjawiska biedy, nie jest do końca oczywisty w skali całego rynku. Według niego pozytywne oddziaływanie wynagrodzenia minimalnego zależy głównie od tego, czy osoby najmniej zarabiające znajdują się w rodzinach o najniższych dochodach. Inną konsekwencją jest to, czy efekt zwiększenia dochodów rodziny przewyższy efekt utraty pracy bądź ograniczenia czasu pracy wskutek wprowadzenia płacy minimalnej. Tym samym minimalne wynagrodzenie doprowadza do zniekształceń związanych z utrudnieniem procesów dostosowawczych na rynku pracy. Ponadto ustalone na zbyt wysokim poziomie wpływa negatywnie na zatrudnienie osób o najniższych kwalifikacjach i wkraczających na rynek pracy (Stolarczyk 2014).

W Unii Europejskiej od 1 stycznia 2015 r. płaca minimalna zaczęła pełnić zupełnie nową funkcję. Obowiązujące od 1 stycznia 2015 r. przepisy ustawy o wynagrodzeniu minimalnym w Niemczech (MiLoG – Mindestlohngesetz), które zgodnie z niemiecką wykładnią obejmują również przewoźników zagranicznych, stanowią element ochrony własnego rynku przed konkurencją z krajów o niższym poziomie rozwoju gospodarczego. Wymuszenie na przedsiębiorstwach mających siedzibę na terenie innych państw obowiązku wypłaty wynagrodzenia na poziomie niemieckiej płacy minimalnej stanowi niespotykany wcześniej element ochrony rynku Unii Europejskiej.

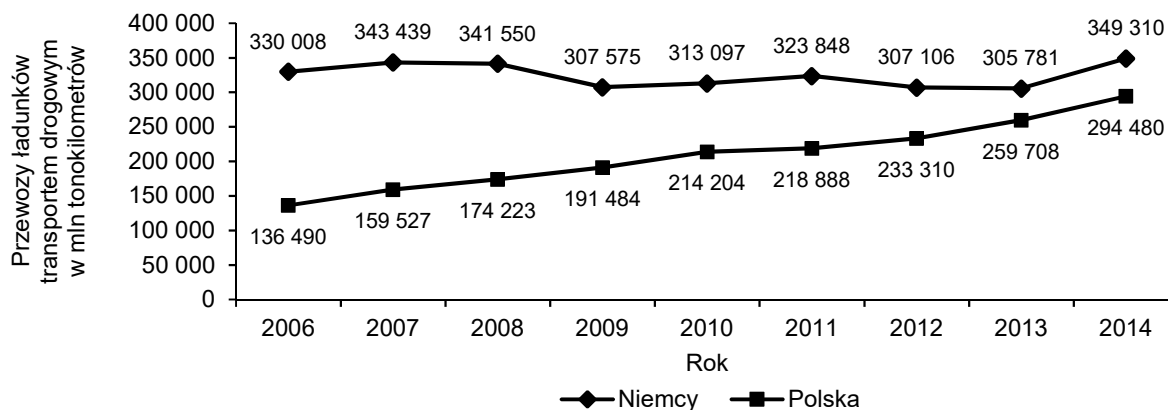
Celem niniejszej pracy była próba określenia wpływu niemieckiej płacy minimalnej na polskie przedsiębiorstwa transportowe, szczególnie w zakresie przewozów wykonywanych na terenie Niemiec. Metodami przyjętymi na potrzeby realizacji założonego celu była analiza statystyczna danych Eurostat, GUS, Destats. Dodatkowo posłużono się analizą dokumentów źródłowych Federalnego Ministerstwa Finansów oraz Federalnego Urzędu Transportu Towarowego (BAG), a także opracowaniem statystycznym danych udostępnionych przez wskazane urzędy.

KONKURENCYJNOŚĆ POLSKICH PRZEWOŹNIKÓW W UNII EUROPEJSKIEJ

W ciągu pierwszych pięciu lat od przystąpienia Polski do UE aktywność przewoźników drogowych, liczona w tonokilometrach, wzrosła o ponad 80%, co pozwoliło Polsce zająć trzecie miejsce wśród krajów będących największymi przewoźnikami samochodowymi

w Europie (za Niemcami i Hiszpanią). W 2009 r. polscy przewoźnicy przetransportowali ponad 191,4 mld tonokilometrów ładunków. W kolejnych latach nastąpiła jeszcze większa ekspansja; w 2013 r. polskie przedsiębiorstwa wykonały pracę przewozową na poziomie 259,7 mld tonokilometrów (Wesołowski 2013).

Wzrostowi liczby przewożonych przez polskich przewoźników towarów towarzyszyła tendencja spadkowa w przypadku niemieckich przewoźników. Ponadto porównując zarówno wielkość populacji, jak i PKB Niemiec oraz Polski, można zauważyć, iż polscy przewoźnicy w 2014 r. przewieźli jedynie o 54 830 mld t mniej niż przedsiębiorstwa niemieckie (ryc. 1).



Ryc. 1. Przewozy ładunków transportem drogowym w latach 2006–2014

Źródło: opracowano na podstawie: Bazy danych GUS (<https://bdl.stat.gov.pl/BDL/>) i Bazy danych Eurostat (<http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/>).

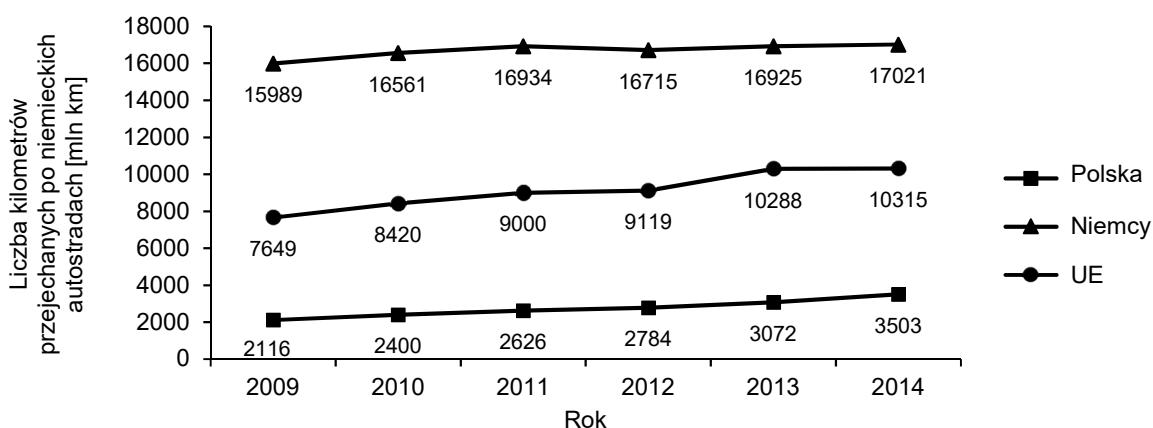
Wzrost rozwoju rynku odzwierciedla liczba udzielonych licencji. W 2004 r. liczba przewoźników świadczących usługi transportu międzynarodowego wynosiła 8980. Na koniec 2014 r. liczba ta wzrosła do 29 448, co wskazuje na stały rozwój sektora transportu drogowego w Polsce.

Polskie przedsiębiorstwa transportowe w badanym okresie miały istotny udział w ogólnej liczbie przewozów realizowanych w UE. Głównym odbiorcą usług polskich firm nadal pozostawały Niemcy. Zgodnie z danymi systemu poboru opłat drogowych Toll Collect zauważalna była stała tendencja wzrostowa w zakresie liczby i dynamiki kilometrów przejechanych przez polskie samochody ciężarowe na terenie Niemiec¹.

W 2009 r. polscy przewoźnicy przejechali po niemieckich autostradach 2116 mln km, co stanowiło 28% ogólnej liczby kilometrów przejechanych przez pojazdy zarejestrowane w Unii Europejskiej. W 2014 r. liczba ta wzrosła o prawie 60% (do 3 503 mln km) i stanowiła 34% ogólnej liczby kilometrów przejechanych po niemieckich autostradach i płatnych odcinkach dróg przez pojazdy zarejestrowane w innych krajach UE (ryc. 2). Jednocześnie w ogólnej liczbie przejechanych kilometrów zauważalny jest w tym okresie spadek udziału niemieckich przedsiębiorstw – z 66,7% w 2009 r. do 58,6% w 2014 r. Powyższa obserwacja świadczy przede wszystkim o stałym zmniejszaniu liczby wykonywanych przewozów na terytorium Niemiec

¹ Opracowany przez Toll Collect system poboru myta oblicza i pobiera opłaty drogowe według przejechanych odcinków z dokładnością do jednego kilometra. System ten, oparty na technologii satelitarnej, zapewnia ponadto, że pobór opłat rozliczany jest w czasie rzeczywistym. Tym samym system ma możliwość dokładnego pomiaru liczby przejechanych kilometrów przez poszczególne pojazdy z uwzględnieniem kraju rejestracji pojazdu.

przez własną flotę na korzyść firm zarejestrowanych w innych krajach, w tym w szczególności polskich podmiotów transportowych (BAG Mautstatistik Jahrestabellen 2014).



Ryc. 2. Liczba przejechanych kilometrów po niemieckich drogach i autostradach w latach 2009–2014
Źródło: opracowano na podstawie Bazy danych Bundesamtes für Güterverkehr (<https://www.bag.bund.de/SharedDocs/>).

Udział polskich przewoźników w przewozach kabotażowych, które stanowią operacje transportowe wykonywane w danym kraju, w analizowanym okresie wykazywał tendencję wzrostową. Przewozy kabotażowe stanowią istotny rodzaj transportu, który zgodnie z przyjętymi w Unii Europejskiej uregulowaniami obłożony jest ograniczeniami dotyczącymi liczby dopuszczalnych przewozów w okresie siedmiu dni. Po wykorzystaniu przysługującego limitu pojazd nie może wykonać już ponownego przewozu kabotażowego pod groźbą konsekwencji finansowych (Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009).

Zgodnie z bazami danych Eurostat oraz Destatis w 2007 r. polskie przedsiębiorstwa zrealizowały 7% ogólnej liczby przewozów kabotażowych w UE, natomiast niemieckie – prawie 16%. W 2011 r. udział ten wzrósł do 18%, natomiast w przypadku Niemiec spadł do 10%. Tym samym od 2011 r. polscy przewoźnicy znaleźli się na pierwszym miejscu pod względem liczby wykonywanych przewozów kabotażowych w UE, z czego prawie 60% realizowanych było na terenie Niemiec. Ponadto od 2007 r. polski sektor transportowy klasyfikowany był jako najbardziej dynamiczny i konkurencyjny w całej Unii Europejskiej.

Niemiecka gospodarka jest najważniejszą odbiorcą polskich usług transportowych, których wartość w 2014 r. wyniosła 7 150 167,2 tys. zł; w ostatnich trzech latach wykazała wzrost o prawie 20% w stosunku do 2011 r. Wartość ta w 2014 r. stanowiła prawie 25% wszystkich eksportowanych przez Polskę usług do Niemiec. Można więc stwierdzić, że usługi transportowe stanowią jedną z najważniejszych gałęzi polskiej gospodarki, która osiąga ciągły wzrost – Rocznik Statystyczny Handlu Zagranicznego 2014 r. (2015).

PLACA MINIMALNA W NIEMCZECH

Wzrost liczby oraz konkurencyjności polskich przedsiębiorstw transportowych stanowi główne zagrożenie dla niemieckiego sektora TSL (Transport–Spedycja–Logistyka). W momencie wprowadzenia w Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (We) nr 1072/2009

z dnia 21 października 2009 r. pojawiły się obawy przewoźników niemieckich dotyczące tańszych przedsiębiorstw prowadzących działalność w Polsce (Bevorstehenden Freigabe der Kobotage für sieben EU-Mitgliedstaaten 2009).

Cechą wpływającą na wysoką konkurencyjność przewoźników z Europy Środkowo-Wschodniej, w stosunku do firm niemieckich, są koszty pracy, które stanowią główny element wpływający na konkurencję cenową. Polska niezmiennie pozostaje krajem, którego gospodarka skupia się w branżach relatywnie pracochłonnych, szukającym własnej przewagi konkurencyjnej w niskich wynagrodzeniach – Konkurencyjna Polska 2020 r. (2013).

Uwzględniając wysokość minimalnego wynagrodzenia, Polska w 2015 r. zajmowała 13 miejsce w Unii Europejskiej (tab. 1). Należy zauważyć, iż w 2014 r. w ośmiu państwach UE, w których obowiązywała płaca minimalna, odsetek pracowników zarabiających mniej niż 105% krajowej płacy minimalnej przekraczał 9,0%; były to: Słowenia (19,2%), Litwa (13,7%), Łotwa (11,8%), Luksemburg (10,2%), Polska (9,9%), Francja, Irlandia i Chorwacja (po 9,2%). W Hiszpanii odnotowano najniższy odsetek (0,2%) osób, których zarobki były niższe niż 105% krajowej płacy minimalnej, zaś w pozostałych 11 państwach członkowskich UE udział takich pracowników mieścił się w przedziale od 2,0 do 4,7% (Dane statystyczne dotyczące płac minimalnych 2015).

Tabela 1. Płaca minimalna w krajach Unii Europejskiej w latach 2013–2015

Kraj	Wysokość płacy minimalnej [EUR] w roku		
	2013	2014	2015
Bułgaria	158,50	173,84	184,07
Rumunia	157,50	190,11	217,50
Łotwa	289,62	289,62	300,00
Republika Czeska	318,08	309,91	331,71
Węgry	335,27	341,70	332,76
Litwa	286,66	320,00	360,00
Słowacja	337,70	352,00	380,00
Estonia	320,00	355,00	390,00
Chorwacja	372,35	395,67	395,61
Polska	392,73	404,40	409,53
Portugalia	565,83	565,83	589,17
Grecja	683,76	683,76	683,76
Malta	697,42	717,95	720,46
Hiszpania	752,85	752,85	756,70
Słowenia	783,66	789,15	790,73
Wielka Brytania	1249,85	1251,05	1378,87
Francja	1430,22	1445,38	1457,52
Irlandia	1461,85	1461,85	1461,85
Niemcy	brak	brak	1473,00
Holandia	1469,40	1485,60	1501,80
Belgia	1501,82	1501,82	1501,82
Luksemburg	1874,19	1921,03	1922,96

Źródło: opracowano na podstawie Bazy danych Eurostat (<http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/>).

Natomiast w przypadku wykorzystania wskaźnika PPS (Purchasing Power Standard), który służy do wyrażenia liczby dóbr, które można nabyć w każdym z państwie świata za płacę minimalną, w Niemczech w 2015 r. można było zakupić ponad 51% więcej dóbr niż za

stawkę minimalną uzyskaną w Polsce. Osobną kwestię stanowi przeciętne wynagrodzenie, które w Niemczech w I kwartale 2015 r. wynosiło 3527 EUR, natomiast w Polsce w analogicznym okresie 990,45 EUR². Oznacza to, iż relacja pomiędzy minimalnym a średnim wynagrodzeniem w Polsce i Niemczech wynosiła odpowiednio 43% i 41%.

Wobec powyższych faktów rząd RFN, wprowadzając od 1 stycznia 2015 r. przepisy ustawy o wynagrodzeniu minimalnym, objął nimi również tzw. pracowników mobilnych nieposiadających stałego zatrudnienia w Niemczech. Znowelizowana ustawa wprowadziła obowiązek wypłaty minimalnego wynagrodzenia na poziomie 8,5 EUR za godzinę, bez uzależnienia od branży oraz miejsca wykonywania działalności. Tym samym kwota minimalnego miesięcznego wynagrodzenia w Niemczech została określona na poziomie 1473,00 EUR.

Regulacje ustawy o płacy minimalnej obejmują wymogiem wypłacania wynagrodzenia na poziomie 8,5 EUR za godzinę głównie przedsiębiorstwa transportowe zarejestrowane w innych krajach. Takie działanie legislacyjne stanowi niespotykany wcześniej element ochrony rynku wewnętrznego w Unii Europejskiej. Ponadto istnieją oczywiste problemy natury prawnej, które z powodu różnic w systemie prawodawstwa niemieckiego i polskiego powodują wyraźne trudności w interpretacji przepisów niemieckich. Jednocześnie ustawodawca określił, że za naruszenie zarówno terminu wypłaty wynagrodzenia, jak i jego ustawowej wysokości przewiduje karę, która może wynieść nawet do 500 000 EUR.

Powstanie wspólnego rynku transportowego w Unii Europejskiej zostało poprzedzone ustanowieniem jednolitych zasad dostępu, przepisów socjalno-bytowych oraz wymogów technicznych. Jednocześnie pozostawiono do ustalenia na szczeblach narodowych kwestię określania wysokości wynagrodzeń. W związku z tym prawodawstwo Unii Europejskiej nie wypracowało wspólnej koncepcji minimalnego wynagrodzenia. Powodem braku jednolitych przepisów jest stosowanie w większości krajów Wspólnoty odrębnych regulacji w tym zakresie.

Zgodnie z polskim prawem zastosowanie ma art. 6 ust. 4 Ustawy z dnia 10 października 2002 r. o minimalnym wynagrodzeniu za pracę. Przepis ten przewiduje, że przy obliczaniu wysokości przysługującego pracownikowi wynagrodzenia bierze się pod uwagę te składniki wynagrodzenia i inne świadczenia wynikające ze stosunku pracy, które zostały zaliczone do wynagrodzeń osobowych przez Główny Urząd Statystyczny.

Z kolei przepisy niemieckie stosują ogólne wytyczne w zakresie elementów objętych wynagrodzeniem minimalnym, zgodnie z którymi zalicza się do niego składniki mające następujące cechy (Das Mindestlohngesetz im Detail 2015):

- są stałe oraz stanowią zapłatę za normalną pracę,
- wpływają na przyrost aktywów pracownika,
- nie stanowią zwrotu faktycznie poniesionych wydatków,
- nie stanowią wynagrodzenia za pracę ponadnormatywną, w warunkach szczególnych oraz wynikającą ze zwiększenia wydajności pracy w jednostce czasu.

Wobec powyższego zgodnie z zaproponowanymi przez stronę niemiecką przepisami obciążenie polskiego przewoźnika z tytułu objęcia go płacą minimalną powinno wzrosnąć prawie 3,5-krotnie. Według raportu dotyczącego wysokości wynagrodzeń kierowców pojazdów ciężarowych, ustalonego na podstawie badań przeprowadzonych przez Sedlak&Sedlak,

² Wynagrodzenie przeciętne wynosiło 4054,89 zł (zastosowano kurs przeliczeniowy NBP z 30.03.2015 r., tabela nr 061/A/NBP/2015).

mediana wynagrodzeń w tym zawodzie wynosi 2500 zł, tymczasem prawie 25% badanych zarabiałoby ponad 4000 zł. Faktyczna wysokość wynagrodzenia kierowcy jest jednak znacznie wyższa niż w przedstawionym badaniu oraz publicznych danych o zatrudnieniu.

Wynika to z uregulowań Ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców, zgodnie z którą w przypadku, gdy kierowca pojazdu wykonuje zadanie służbowe poza miejscem będącym siedzibą pracodawcy, z punktu widzenia przepisów prawa znajduje się w podróży służbowej. Wobec powyższego przewoźnik zobowiązany jest do wypłaty stosownej diety oraz ryczałtu noclegowego. Zwłaszcza istotny jest ostatni składnik, który zgodnie z Uchwałą składu siedmiu sędziów z dnia 12 czerwca 2014 r. należy wypłacić na podstawie warunków i w wysokości określonej w Rozporządzeniu Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 19 grudnia 2002 r. w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej.

Wskazane wyżej składniki należne z tytułu podróży służbowej nie podlegają obowiązkowym składkom na ubezpieczenie społeczne i zdrowotne oraz opodatkowaniu podatkiem dochodowym od osób fizycznych. Tym samym według oficjalnie przyjętej metodologii statystycznej nie są one zaliczane do składników wynagrodzeń osobowych. Niemniej na podstawie wspomnianych przepisów można ustalić, iż za każdy dzień podróży służbowej na terenie Niemiec przysługuje pracownikowi dieta w minimalnej wysokości równiej równowartości 30 zł oraz ryczałt noclegowy w wysokości 37,5 EUR.

Należy jednak wskazać, że niemieckie uregulowania nie odnoszą się wprost do kwestii zaliczania delegacji i ryczałtów noclegowych. Interpretacja ta opiera się głównie na orzecznictwie Unii, które zgodnie z art. 3 ust. 7 Dyrektywy 96/71/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 1996 r. wskazuje, iż dodatki właściwe delegowaniu należy uważać za część płacy minimalnej, o ile nie są wypłacane z tytułu zwrotu wydatków faktycznie poniesionych na skutek delegowania, takich jak koszty podróży, wyżywienia i zakwaterowania. Ponadto Europejski Trybunał Sprawiedliwości w wyroku z dnia 7 listopada 2013 r. (C-518/11) stwierdził, że nic nie stoi na przeszkodzie zaliczaniu na poczet minimalnej płacy elementów wynagrodzenia, które nie modyfikują stosunku pomiędzy świadczeniem pracownika a świadczeniem wzajemnym, które uzyskuje on z tego tytułu.

Ponadto według ogólnych wytycznych Federalnego Ministerstwa Finansów przysługujące kierowcy świadczenia z tytułu podróży służbowej należy pomniejszyć o wysokość odpowiadającą najniższej obowiązującej stawce za wyżywienie i nocleg zgodnie z § 2 Rozporządzenia SvEV. Rozporządzenie to określa, że pracownikowi przysługuje ryczałt na wyżywienie w wysokości 229 EUR oraz ryczałt na zakwaterowanie w wysokości 223 EUR miesięcznie (BGBl. I S. 2075).

Jednocześnie w ramach niemieckich przepisów socjalnych uznaje się, że jeżeli kierowca uwzględnia odpoczynki w kabinie wskazane w art. 8 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 561/2006 z dnia 15 marca 2006 r., to pracodawca zapewnia mu bezpłatny nocleg. Wobec powyższego kwotę wypłaconych świadczeń należy pomniejszyć o 7,63 EUR za każdy dzień pracy wykonywanej w Niemczech. Faktyczne wynagrodzenie minimalne dla kierowców, wykonujących przewozy na terenie Niemiec zgodnie z polskimi przepisami, za cały miesiąc pracy (21 dni roboczych) wynosi 1071,81 EUR³ i jest niższe o 401,13 EUR od płacy minimalnej w Niemczech.

³ Kurs EUR przyjęty zgodnie z wytycznymi Administracji Celnej Niemiec, które określają, że na potrzeby prawidłowego naliczenia płacy minimalnej za pracę w Niemczech, wypłacanej w obcej walucie, stosuje się zasadę kursu waluty zgodnie z art. 107 Rozporządzenia EWG 574/72 z dnia 21 marca 1972 r.

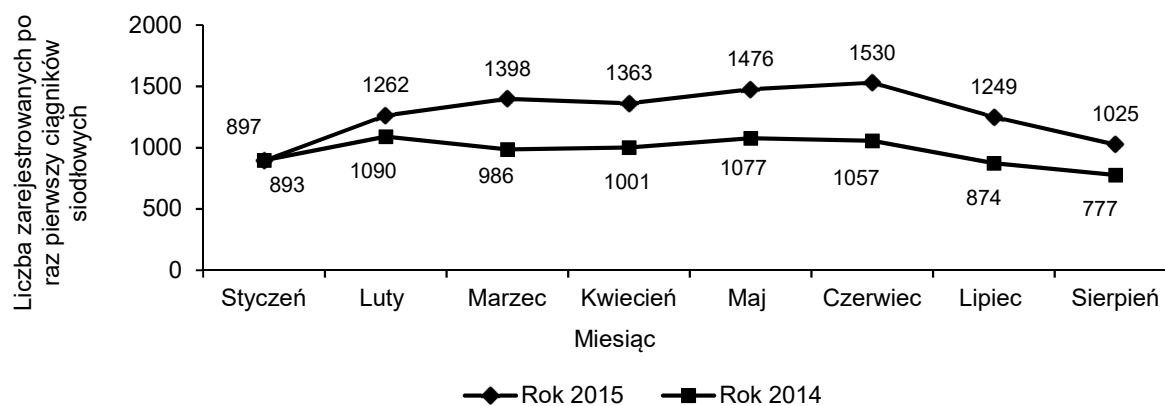
WPLYW REGULACJI NA BRANŻĘ TRANSPORTOWĄ W POLSCE

W celu określenia wpływu regulacji dotyczącej niemieckiej płacy minimalnej na sektor przedsiębiorstw transportowych w Polsce po 1 stycznia 2015 r. dokonano analizy trzech czynników:

- poziomu inwestycji w dobra kapitałowe,
- liczby przejechanych kilometrów po niemieckich autostradach,
- zatrudnienia oraz poziomu wynagrodzeń.

Przedsiębiorstwa, mając uzasadnione obawy dotyczące przyszłej sytuacji gospodarczej, które mogą wynikać z niekorzystnych zmian prawnych, są mniej skłonne do podejmowania wydatków inwestycyjnych. W przypadku przedsiębiorstw transportowych inwestycje czynione są przede wszystkim w nowy tabor, który stanowi podstawowe dobro kapitałowe. W pierwszym półroczu 2015 r. zarejestrowano 11 912 nowych ciągników siodłowych, co stanowi wzrost do analogicznego okresu w 2014 r. o prawie 23%. Tym samym zauważalny jest zdecydowany wzrost liczby nowych pojazdów wprowadzonych do użytku przez polskie przedsiębiorstwa. Jednocześnie trend przyrostu liczby nowych pojazdów był większy niż w pierwszym półroczu 2014 r. (ryc. 3). Tym samym niemieckie regulacje nie wpłynęły w znaczący sposób na decyzje podejmowane przez firmy w sferze inwestycyjnej.

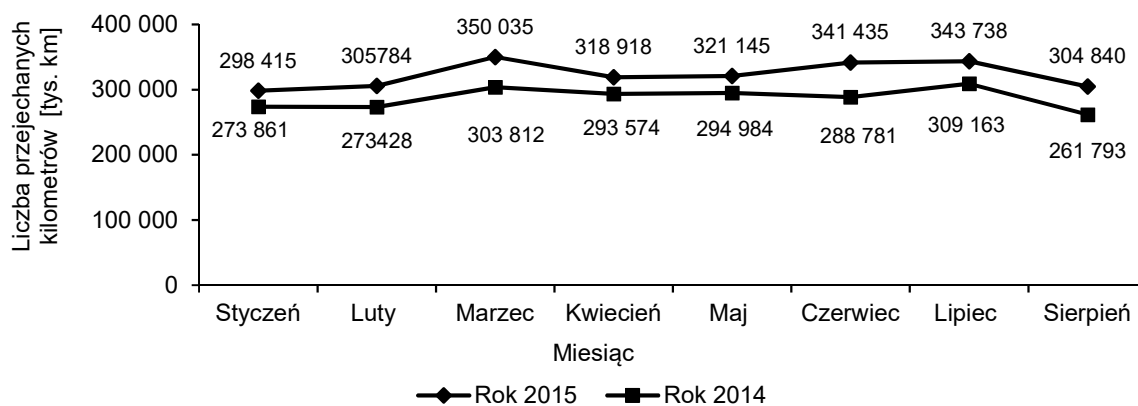
W analogicznym okresie w Niemczech nastąpił spadek rejestracji liczby nowych ciągników siodłowych – o 5,6% w stosunku do I półrocza 2014 r. Powyższa tendencja może być spowodowana spadkiem konkurencyjności niemieckich przedsiębiorstw w związku z podwyższeniem kosztów pracy.



Ryc. 3. Liczba nowo zarejestrowanych ciągników siodłowych

Źródło: opracowano na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS (<https://bdl.stat.gov.pl/BDL/>).

Badano także liczbę przejechanych kilometrów przez polskie samochody ciężarowe na terenie Niemiec, co (ponieważ rynek ten w ostatnich latach był największym odbiorcą polskich usług transportowych) stanowi istotny wskaźnik sytuacji przedsiębiorstw. W 2015 r. zauważalny jest wyraźny jego wzrost w stosunku do roku 2014 r. Tym samym pomimo wprowadzenia niekorzystnych uregulowań w zakresie wynagrodzenia minimalnego polskie przedsiębiorstwa nadal aktywnie wykonywały przewozy na terenie Niemiec (ryc. 4).



Ryc. 4. Liczba przejechanych kilometrów po niemieckich drogach i autostradach w I półroczu 2014 i 2015 r.

Źródło: opracowano na podstawie Bazy danych Bundesamtes für Güterverkehr (<https://www.bag.bund.de/SharedDocs/>).

Jednocześnie w przypadku niemieckich przedsiębiorstw zauważalny jest spadek w stosunku do I półrocza 2014 r. o 2,1%, co może wskazywać, iż przepisy dotyczące płacy minimalnej dodatkowo obniżyły konkurencyjność niemieckich przewoźników.

W I półroczu 2015 r. nastąpił wzrost zatrudnienia w prywatnych podmiotach sektora transportowego – z 255,2 tys. do 275,1 tys. osób w analogicznym okresie 2014 r. Tendencja ta świadczy o stałym rozwoju sektora w Polsce oraz o braku bezpośredniego wpływu niemieckich regulacji na sytuację krajowych podmiotów. Ponadto zgodnie z danymi GUS zanotowany został wzrost przeciętnych wynagrodzeń pracowników sektora transportowego, w stosunku do I półrocza 2014 r., o 117,83 zł. Niemniej należy zauważyć, iż wzrost ten nie przekłada się na bezpośredni związek z przepisami o płacy minimalnej w Niemczech, gdyż jest zbyt mały w stosunku do niemieckich regulacji.

Wobec tego należy założyć, że znaczna część polskich przedsiębiorstw przyjęła, iż potencjalną różnicę pomiędzy należnym wynagrodzeniem za pracę w Niemczech a płacą krajową będzie rozliczała w postaci wypłaty ryczałtu noclegowego oraz diety, co zgodnie z podanymi wyżej informacjami nie odzwierciedla się w danych statystyki publicznej.

PODSUMOWANIE

Stosowanie płacy minimalnej w przypadku nierównego rozwoju gospodarczego poszczególnych krajów Unii Europejskiej wydaje się działaniem w zakresie protekcjonizmu gospodarek krajów o wyższym poziomie rozwoju gospodarczego. Należy zauważyć, że przepisy tego typu z założenia uderzają głównie w przedsiębiorstwa krajów opierających swój rozwój na niskich kosztach pracy. Jednocześnie w przypadku Polski poziom wynagrodzeń dla kierowców zajmujących się transportem międzynarodowym jest zbliżony do poziomu wynagrodzeń w krajach rozwiniętych i kształtuje ponadprzeciętne wynagrodzenie. Tym samym przy korzystnej interpretacji przepisów polskie firmy przewozowe realizują w znacznym stopniu niemieckie regulacje.

Zgodnie z przedstawioną analizą nie zauważono wyraźnego wpływu tych uregulowań na polski sektor przewozowy. Można wręcz stwierdzić, że niemieckie regulacje jeszcze bardziej przekładają się na spadek konkurencyjności niemieckiego sektora, co tym bardziej zwiększa konkurencyjność polskich firm. Niemniej wprowadzenie bardziej rygorystycznych przepisów w innych krajach UE może stanowić element zmierzający do obniżenia konkurencyjności przewoźników z krajów Europy Środkowo-Wschodniej w przyszłości.

Charakter transportu drogowego powoduje, że brak jednolitego poziomu wynagrodzeń na terenie Unii Europejskiej prowadzi do zaburzenia konkurencyjności pomiędzy przedsiębiorstwami z różnych krajów, które operują na rynkach zagranicznych. Kryzys gospodarczy w krajach zachodnich spowodował, że niektóre kraje podjęły stosowną legislację, która z założenia ma wspierać rodzime przedsiębiorstwa. Tym samym przyszłe działania mogą stanowić zagrożenie, gdyż mogą powodować spadek konkurencyjności polskich firm przewozowych, które są jedną z głównych gałęzi gospodarki przeżywających w ostatniej dekadzie wzrost zarówno obrotów, jak i inwestycji. Zasadne więc staje się opracowanie wspólnych zasad dotyczących wynagrodzeń pracowników transportu drogowego zajmujących się przewozem na terenie innych krajów. Unia Europejska powinna także monitorować tego typu działania w zakresie urzędowego wprowadzania płac minimalnych obejmujących pracowników innych krajów, ponieważ mogą one godzić w podstawowe filary jej funkcjonowania, takie jak wspólny rynek i swobodny przepływ towarów oraz kapitału ludzkiego. Niemniej kraje bardziej zamożne są w stanie w ten sposób chronić swój własny rynek i konkurencyjność kosztem przedsiębiorstw z innych krajów.

PIŚMIENNICTWO

- BAG Mautstatistik Jahrestabellen 2014**, https://www.bag.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Statistik/Lkw-Maut/Jahrestab_14_13.html?nn=13100, dostęp: 28.12.2015.
- Bank Danych Lokalnych GUS**, <https://bdl.stat.gov.pl/BDL/>, dostęp: 28.12.2015.
- Baza danych Bundesamtes für Güterverkehr**, https://www.bag.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Statistik/Lkw-Maut/Jahrestab_14_13.html?nn=13100, dostęp: 28.12.2015.
- Baza danych Eurostat**, http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Freight_transport_statistics, dostęp: 28.12.2015.
- Baza danych GUS**, <https://bdl.stat.gov.pl/BDL/>, dostęp: 28.12.2015.
- Bevorstehenden Freigabe der Kabotage für sieben EU-Mitgliedstaaten**. 2009, <https://www.bag.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Marktbeobachtung/Sonderberichte/>, dostęp: 28.12.2015.
- Das Mindestlohngesetz im Detail**, <http://www.zoll.de/DE/Fachthemen/Arbeit/Mindestarbeitsbedingungen/Mindestlohn-Mindestlohngesetz/>, dostęp: 28.12.2015.
- Dane statystyczne dotyczące płac minimalnych 2015**, <http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/>, dostęp: 28.12.2015.
- Dyrektywa 96/71/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 1996 r. dotycząca delegowania pracowników w ramach świadczeń usług**. DzU WE L 18 z 21.01.1997 r.
- Even W., Macpherson D.A.** 2011. Racial disparities in the employment consequences of minimum wage increases. Washington, Employment Policies Institute, 2.
- Flinn Ch.J.** 2011. The minimum wage and labor market outcomes. Cambridge, Wydaw. The MIT Press, 105.

- Fox L.** 2006. Minimum wage trends. Understanding past and contemporary research. EPI Briefing Pap. 178, 3.
- Konkurencyjna Polska 2020.** 2013, <http://wise-europa.eu/wp-content/uploads/2016/03/>, dostęp: 28.12.2015.
- Komunikat w sprawie przeciętnego wynagrodzenia w pierwszym kwartale 2015 r.,** <http://stat.gov.pl/sygnalne/komunikaty-i-obwieszczenia/>, dostęp: 28.12.2015.
- Orłowski G.** 2006. Płaca minimalna i maksymalny czas pracy - polityka społeczna czy gra pozorów? *Monit. Pracy* 3, 25.
- Posner R.A.** 1974. Theories of Economic Regulation. *The Bell J. Econ. Manag. Sci.* 2, 336.
- Rocznik Statystyczny Handlu Zagranicznego 2014,** <http://stat.gov.pl/download/gfx/portalinformacyjny/>, dostęp: 28.12.2015.
- Rozporządzenie Rady (EWG) nr 574/72 z dnia 21 marca 1972 r. w sprawie wykonywania rozporządzenia (EWG) nr 1408/71 w sprawie stosowania systemów zabezpieczenia społecznego do pracowników najemnych i ich rodzin przemieszczających się we Wspólnocie.** DzU L 28 30.1.1972.
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) NR 561/2006 z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85.** DzU UE L 06.102.1.
- Stolarczyk P.** 2014. Wpływ płacy minimalnej na funkcjonowanie rynku pracy. *Myśl Ekon. Polit.* 2, 108–109.
- Sozialversicherungsentgeltverordnung BGBI. I S.** 2075, <http://www.gesetze-im-internet.de/svev/>, dostęp: 28.12.2015.
- Uchwała składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 12 czerwca 2014 r.** Sygn. Akt II PZP 1/14, <http://www.sn.pl/sites/orzecznictwo/Orzeczenia3/>, dostęp: 28.12.2015.
- Ustawa z dnia 10 października 2002 r. o minimalnym wynagrodzeniu za pracę.** DzU z 2002 r., nr 200, poz. 1679 z późn. zm.
- Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców.** DzU z 2004 r., nr 92, poz. 879 z późn. zm.
- Wesołowski K.** 2013. Umowa międzynarodowego przewozu drogowego towarów na podstawie CMR. Warszawa, Wydaw. Wolters Kluwer, 23–24.
- Wyrok z dnia 7 listopada 2013 r. Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości.** Sygn. akt. C-518/11.

