

Warszawa, 24 lipca 2015 r.

Pan Jean-Marc Fenet
Ministre Conseiller
Chef du Service économique régional
Europe centrale et balte
Ambassade de France en Pologne
Service économique régional
Rue Piękna 1
00-477 Varsovie

Szanowny Panie, [odręcznie]

Działając w imieniu związku pracodawców „Transport i Logistyka Polska” (TLP) chciałbym raz jeszcze podziękować za możliwość odbycia spotkania w dniu 23 lipca 2015 roku. Dzięki spotkaniu mieliśmy możliwość przekazania naszych obaw związanych ze skutkami przyjętej we Francji ustawy *Loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques* (tzw. Loi Macron) dla międzynarodowego transportu drogowego, w wśród których dla przykładu wymienić można:

- **Problemy związane z administracyjnymi obowiązkami i ich konsekwencje w szczególności dla małych i średnich przewoźników.** Można tu wskazać, iż średnia wielkość europejskiego przedsiębiorstwa transportowego to firma posiadająca przeciętnie 9 pojazdów. Z kolei w Polsce liczba ta wynosi 4 pojazdy. Oznacza to, że na rynku dominują małe podmioty, dla których niektóre z obowiązków będą miały charakter bariery uniemożliwiającej wykonywanie międzynarodowego transportu drogowego i tym samym ograniczającej konkurencyjność. Dla przykładu można tu wskazać obowiązek ustanowienia pełnomocnika na terenie Francji dysponującego pełną dokumentacją kierowcy. Wątpliwe jest, czy mała firma dysponująca pojazdami w liczbie od 1 do 4 będzie w stanie podolać kosztom związanym z tym obowiązkiem.
- **Problemy związane z odmiennym systemem wynagradzania pracowników oraz elementami wchodzącymi w skład wypłacanych kierowcom należności w poszczególnych państwach członkowskich.** Dla przykładu można tu wskazać, iż zgodnie z polskim prawem zatrudniony w Polsce kierowca wykonujący międzynarodowe przewozy drogowo otrzymuje obok wynagrodzenia zasadniczego obowiązkowe należności na pokrycie kosztów utrzymania w podróży służbowej. W przypadku przejazdu po terytorium Francji polski kierowca otrzymuje obligatoryjnie i niezależnie od stałego wynagrodzenia, dodatkowe należności w wysokości od 52 euro (obowiązkowe minimum) do 95 euro za każdą dobę. Istnieje obawa, iż w przypadku nie uwzględniania tych obowiązkowych dodatków przez francuskie służby kontrolne polski pracodawca obciążony będzie faktycznie stawką godzinową w wysokości ponad 16 euro.

Kolejną kwestią poruszoną przez nas w toku spotkania są obowiązujące we Francji sankcje za naruszenia przepisów rozporządzenia WE/561/2006 regulujących regularny tygodniowy okres wypoczynku kierowcy – odbiór wypoczynku poza kabiną pojazdu. Nie negując prawa każdego z państw członkowskich do ustanowienia sankcji za naruszenia ww. rozporządzenia, chcielibyśmy jednak wskazać, iż egzekwowanie

obowiązków powinno być powiązane z zapewnieniem możliwości wywiązania się z nich przez zobowiązane podmioty. Niestety w całej Europie, w tym także we Francji, odpowiednia infrastruktura parkingowa powiązana z możliwością noclegu poza kabiną pojazdu nie jest rozwinięta w stopniu odpowiadającym potrzebom wynikającym ze skali wykonywanych przewozów. Dostępne hotele są oddalone od parkingów od kilku do kilkunastu kilometrów.

W ostatnim czasie TLP otrzymuje sygnały od swoich członków o wzrastającym poziomie zagrożenia życia i zdrowia kierowców wykonujących przewozy na terytorium Francji. Dotyczy to w szczególności regionu Calais oraz Bretanii. Mamy także sygnały o zagrożeniach związanych z kradzieżami i rozbojami dokonywanymi na parkingach. To wszystko budzi nasz niepokój.

Na koniec, nawiązując do poczynionych w toku spotkania ustaleń niniejszym przedkładam listę pytań i zagadnień, które są przedmiotem szczególnego zainteresowania TLP w kontekście planowanych zmian prawnych przewidzianych w ustawie *Loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques* (tzw. Loi Macron) w odniesieniu do branży transportu międzynarodowego.

Pytania i zagadnienia są następujące:

- 1) Prosimy o wskazanie wyczerpującego katalogu obowiązków (i sankcji z nimi związanych) pracodawców zagranicznych - z innego państwa członkowskiego - zatrudniających kierowców międzynarodowych wynikających ze znowelizowanych przepisów Loi Macron.
- 2) Prosimy o wskazanie interpretacji pojęcia oddelegowania i pracownika oddelegowanego w kontekście sektora transportu międzynarodowego.
- 3) Jaki rodzaj transportu międzynarodowego będzie włączony w zakres pojęcia oddelegowania? Na jakich zasadach? Jakie będą przyjęte szczegółowe kryteria?
- 4) Czy będą wprowadzone dodatkowe przepisy wykonawcze dot. pracowników delegowanych, które będą wpływały na sytuację prawną lub faktyczną pracowników mobilnych - kierowców międzynarodowych - w wykonaniu ustawy Loi Macron? Jeśli tak, prosimy również o udostępnienie ich treści (w tym projektów).
- 5) Prosimy o wskazanie obowiązków pracodawców zagranicznych w zakresie ubezpieczeń społecznych i zdrowotnych kierowców międzynarodowych zatrudnionych przez pracodawców z innego państwa członkowskiego UE.
- 6) Czy na stronie <http://travail-emploi.gouv.fr/> albo <http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Transports,1310-.html> będą umieszczone dodatkowe, szczegółowe wytyczne dla pracodawców zagranicznych, przed wejściem w życie Loi Macron, dotyczące zakresu obowiązków pracodawców zawierające m.in. interpretacje pojęcia wynagrodzenia minimalnego, składników zaliczanych do wynagrodzenia minimalnego, zakresu niezbędnej dokumentacji oraz sposobu jej przechowywania.
- 7) Prosimy o udzielenie szczegółowych wyjaśnień w przedmiocie wyznaczania przedstawiciela przedsiębiorstwa na terytorium Francji - kto może pełnić taką funkcję? Jakie jest oficjalne stanowisko władz francuskich w tym przedmiocie?
- 8) Jakie dokumenty będą uważane za jednoznacznie spełniające wymogi/potwierdzające: „odpowiednie” zaświadczenia lekarskie, wyciąg plac pracowników, którzy oddelegowani są na okres czasu dłuższy niż miesiąc wypłatę minimalnego wynagrodzenia, pory i godziny pracy, urlopy, dni wolne od pracy i elementy wynagrodzenia, które do nich się stosują, warunki podlegania w zakresie składek odprowadzanych od wynagrodzenia w czasie urlopu, potwierdzające wypłatę minimalnego wynagrodzenia dla pracowników, którzy oddelegowani są na okres czasu krótszy niż miesiąc, potwierdzające faktyczną wypłatę wynagrodzenia oraz wyciąg dot. ilości przepracowanych godzin, wskazujący na początek, koniec i czas trwania pracy w każdym dniu.

- 9) Czy w toku kontroli (legalności zatrudnienia) przewoźników zagranicznych Inspekcja Pracy może żądać jeszcze innych dokumentów niż w punkcie 8? Jeśli to jakich? Na jakich warunkach? Gdzie pracodawcy mogą uzyskać szczegółowe i wiążące wyjaśnienia w tym przedmiocie?
- 10) Jak wygląda procedura odwołania od wyników kontroli?

Z poważaniem

Maciej Wroński
(-)
Przewodniczący
Transport i Logistyka Polska