

Warszawa, dnia 25 kwietnia 2016 roku

Do:

Komisja Europejska

Secretariat-General

B-1049 Bruksela

BELGIA

Fax: +3222964335

Skarżący:

Związek Pracodawców

„Transport i Logistyka Polska”

z siedzibą w Warszawie

reprezentowany przez:

Macieja Wróńskiego

Przewodniczącego

Związku Pracodawców

„Transport i Logistyka Polska”

maciej.wronski@tlp.org.pl

ul. Jana Pawła II 23

00-854 Warszawa

+48 607380190

ww.tlp.org.pl

**SKARGA DO KOMISJI EUROPEJSKIEJ
DOTYCZĄCA NARUSZENIA PRZEZ REPUBLIKĘ FRANCUSKĄ
PRAWA WSPÓLNOTOWEGO**

Działając w imieniu Związku Pracodawców “Transport i Logistyka Polska” z siedzibą w Warszawie („TLP”) (statut oraz odpis aktualny z rejestru stowarzyszeń, innych organizacji społecznych i zawodowych, fundacji oraz publicznych zakładów opieki zdrowotnej Krajowego Rejestru Sądowego w załączeniu) **zaskarżam** poniższe przepisy wydane odpowiednio przez Parlament i Premiera Republiki Francuskiej:

- **w części ustawę nr 2015-990 o rozwoju, działalności i równych szansach gospodarczych** (Loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques) z dnia 6 sierpnia 2015 tj. art. 281, I będący podstawą prawną wydania przepisów wykonawczych mających zastosowanie do międzynarodowego transportu drogowego towarów;
- **w całości dekret nr 2016-418 z dnia 7 kwietnia 2016 roku** adaptujący tytuł VI księgi II pierwszej części kodeksu pracy na potrzeby przedsiębiorstw transportowych oddelegowujących pracowników w transporcie drogowym i wodnym na terytorium kraju, i zmieniający treść kodeksu transportu (Décret n° 2016-418 du 7 avril 2016 adaptant le titre VI du livre II de la première partie du code du travail aux entreprises de transport détachant des salariés roulants ou navigants sur le territoire national et modifiant le code des transports).



przewidujące:

- bezpodstawne rozszerzenie zakresu stosowania przepisów o delegowaniu pracowników do pracowników wysoko mobilnych w transporcie międzynarodowym, przy czym szczegółowy zakres przedmiotowy przepisów nie został określony;
- konieczność, mimo braku jakichkolwiek wytycznych co do prawidłowego stosowania podmiotowego i przedmiotowego przepisów, rejestracji pracowników wysoko mobilnych w transporcie międzynarodowym, jako delegowanych na terytorium Republiki Francuskiej, choć brak jest przesłanek delegowania z dyrektywy 96/71/WE Parlamentu i Rady z dnia 16 grudnia 1996 r. o delegowaniu pracowników w ramach świadczonych usług;
- konieczność zapłaty wynagrodzenia minimalnego w sektorze transportu, przy czym nie zostały określone żadne zasady ekwiwalencji, które niwelowałyby odmienności systemów wynagrodzeń państw członkowskich. Wymusza to stosowanie francuskiego reżimu wynagrodzeń do pracowników, którzy przebywają w tzw. permanentnej podróży służbowej w wielu państwach członkowskich Unii Europejskiej w ciągu jednego, miesięcznego okresu rozliczeniowego;
- nieproporcjonalne, w porównaniu z przedsiębiorcami francuskimi, obciążenia administracyjne, w postaci m.in. konieczności tłumaczenia oraz przechowywania dokumentacji pracowniczej u ustanowionego przedstawiciela przedsiębiorcy zagranicznego na terytorium Republiki Francuskiej oraz w pojazdach;
- nieproporcjonalnie do celów zaskarżonych przepisów wysokie grzywny za naruszenie przepisów administracyjnych związanych z „delegowaniem” pracowników tj. 2000 EUR za pracownika do kwoty łącznej 500.000 EUR oraz grzywnien dla osób zarządzających przedsiębiorstwem od 450-750 EUR za każde naruszenie.

jako naruszające bezpośrednio następujące przepisy prawa wspólnotowego pierwotnego i wtórnego tj.:

- art. 56 Traktatu o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej poprzez tworzenie barier prawnych naruszających swobodę świadczenia usług w ramach Rynku Wewnętrznego UE;
- art. 94-96 Traktatu o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej oraz rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. dotyczącego wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych (Dz. Urz. UE 2014 L 300/72) poprzez stosowanie rozwiązań prawnych wskazanych w sposób dyskryminujący przewoźników z innych państw członkowskich, w szczególności Rzeczypospolitej Polskiej, z uwagi na przynależność narodową, poprzez wprowadzenie znacznych, nieproporcjonalnych obciążeń administracyjnych które w sposób realny wykluczają z rynku usług podmioty niefrancuskie z sektora małych i średnich przedsiębiorstw jak i zniechęca do świadczenia transgranicznych usług przez podmioty z sektora transportu międzynarodowego. Nadto, art. 94 Traktatu, poprzez wprowadzenie środków w dziedzinie warunków transportu nieuwzględniających sytuacji gospodarczej przewoźników.
- dyrektywę 96/71/WE Parlamentu i Rady z dnia 16 grudnia 1996r. o delegowaniu pracowników w ramach świadczonych usług (Dz. Urz. WE 1997 L 18/1) poprzez jej nieprawidłowe zastosowanie do pracowników wysoko mobilnych w transporcie międzynarodowym, których praca polega na permanentnym przemieszczaniu się w państwach członkowskich Unii Europejskiej. Praca

mobilnych pracowników wykonujących pracę w transporcie międzynarodowym nie powoduje (czasowej) zmiany miejsca ich zamieszkania, tym bardziej, iż harmonogram pracy tej grupy zawodowej wyklucza co do zasady uznanie jednego państwa (poza państwem pochodzenia) za kraj stałego zatrudnienia.

Skarżący wskazuje na treść sprawozdania Komisji Europejskiej z 2006 r. z wykonania dyrektywy 96/71/WE. Sprawozdanie odwołuje się do oświadczenia Rady i Komisji złożonych w toku uchwalania dyrektywy i dołączone do protokołu ze spotkania Rady [Council document No 10048/96 SOC 264 COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT. Commission's services report on the implementation of Directive 96/71/EC concerning the posting of workers in the framework of the provision of services {COM(2006) 159 final}; Brussels, 4.4.2006 SEC(2006) 439.CODEC 550, statement No 3]. Zgodnie z nim stosowanie przepisów dyrektywy do transportu budzi uzasadnione wątpliwości. Otóż: „*This situation is justified by the fact that it would be difficult to manage the practical consequences of applying different national laws to the existing relationship between the international transport undertaking (operating on its own account or on behalf for hire or reward) and its mobile staff, depending on the country to which the passengers/goodswere being transported.*”

Zaskarżone przepisy naruszają jednocześnie art. 16 oraz 21 ust 2 Karty Praw Podstawowych Unii Europejskiej (2012/C 326/02).

Skarżący wnosi o:

- podjęcie przez Komisję Europejską niezwłocznych czynności wyjaśniających oraz dążących do wyeliminowania zaskarżonych przepisów z obrotu prawnego.

Wyżej wskazany zakres zaskarżenia przepisów Republiki Francuskiej jest zbieżny z umotywowanymi zastrzeżeniami TLP w przedmiocie przepisów niemieckiej ustawy o płacy minimalnej (MiLoG) z dnia 11 sierpnia 2014 r. Owe zastrzeżenia zostały wyrażone w ekspertyzie prof. Jana Barcza „Niemiecka ustawa o płacy minimalnej (MiLoG) a transport międzynarodowy w świetle prawa Unii Europejskiej” z lipca 2015 (w załączeniu). Skarżący podnosi jednocześnie, za Komisją Europejską, że stosowanie przepisów analogicznych do wyżej zaskarżonych **"tworzy nieproporcjonalne bariery administracyjne, które uniemożliwiają właściwe funkcjonowanie rynku wewnętrznego"**. Stanowisko to zostało wyrażone w komunikacie Komisji Europejskiej w dniu 19 maja 2015 roku.

UZASADNIENIE

Zważywszy, że:

- Na podstawie art. 26 Traktatu o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej, Unia (TFUE) przyjmuje środki w celu ustanowienia lub zapewnienia funkcjonowania rynku wewnętrznego zgodnie z odpowiednimi postanowieniami Traktatów. Rynek wewnętrzny obejmuje obszar bez granic wewnętrznych, w którym jest zapewniony swobodny przepływ towarów, osób, usług i kapitału, zgodnie z postanowieniami Traktatów.
- Podczas opracowywania propozycji zmierzających do osiągnięcia celów wymienionych w artykule 26 Komisja uwzględnia zakres wysiłku, jaki będą musiały podjąć niektóre gospodarki o zróżnicowanym rozwoju w celu ustanowienia rynku wewnętrznego, i może proponować odpowiednie przepisy (art. 57 TFUE)
- Orzecznictwo Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej wskazuje, że ochrona i poprawa warunków zatrudniania (wyrok Viking-Line z 11.12.2007 r., sprawa C-438/05, wyrok Laval z 18.12.2007 r., sprawa C-341/05) winna być zrównoważona do celów swobodnego przepływu towarów, osób, usług i kapitału i jest to też wymóg stosowany wobec ustawodawcy krajowego

Skarżący zauważa, że:

- Zaskarżone w *petitum* przepisy naruszają prawidłowe funkcjonowanie rynku wewnętrznego Unii Europejskiej, a w szczególności wprowadzają ograniczenia w świadczeniu usług transportu ze względu na przynależność państwową.
- Zaskarżone przepisy przewidują znaczące obciążenia administracyjne dla podmiotów z innych państw członkowskich (a nie podmiotów francuskich), począwszy od konieczności tłumaczenia dokumentacji pracowniczej po konieczność stosowania złożonych przepisów prawa francuskiego dotyczących rozliczania wynagrodzenia pracowników mobilnych jako pracowników delegowanych (C-307/09, C-309/09), co prowadzi do utrudnienia swobodnego świadczenia usług pomiędzy państwami członkowskimi (wyrok z dnia 12 lutego 2015 r. w sprawie C-396/13).
- W praktyce oznacza to, że pracownicy mobilni w transporcie międzynarodowym – uznani za pracowników delegowanych – będą podlegali kilku porządkom prawnym jednocześnie. Tytułem przykładu pracodawcy będą zobowiązani stosować, po prawnie niemieckim, jednocześnie regulacje francuskie w zakresie wynagrodzenia kierowcy z uwzględnieniem skomplikowanych algorytmów uwzględniający poszczególne godziny pracy w danym kraju lub regionie w zakresie stawek wynagrodzenia zasadniczego, dodatków zróżnicowanych stażowych i innych obowiązujących lokalnie zmiennych i stałych elementów wynagrodzenia. Podobna dotyczyć będzie wymiaru czasu pracy, wymiaru urlopu i innych kwestii mających niebagatelny wpływ na organizację pracy pojedynczego kierowcy.
- Wskazane kwestie organizacyjne związane z koniecznością uwzględniania i optymalizacji kilkudziesięciu nowych zmiennych w praktyce będą uniemożliwiać realizowanie znacznej części przewozów. A z pewnością będą stanowić barierę uniemożliwiającą prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie międzynarodowego transportu drogowego przez firmy rodzinne oraz mikro i małych przedsiębiorców. Trzeba tu pamiętać, iż takie przedsiębiorstwa dominują na europejskim rynku przewozowym. W Polsce stanowią one ponad 95% wszystkich przedsiębiorców posiadających licencję wspólnotową.
- Rozwiązania francuskie, naruszające zasadę proporcjonalności, w ocenie skarżącego, stanowią kolejny przykład narzucenia, po przepisach niemieckich MiLoG, odmiennych warunków zatrudnienia pracowników mobilnych, których istota pracy polega na permanentnym przemieszczaniu się w państwach członkowskich Unii Europejskiej. Jest to próba niedopuszczalnego, sztucznego utrzymywania rynków krajowych na terytorium Unii Europejskiej, a nie delegowanie pracowników w ramach świadczenia usług, zakłóca zaś konkurencję na wspólnym rynku (C-56 i 58/64).
- Wprowadzone przepisy francuskie prowadzą w sposób bezpośredni do tego, że korzystanie ze swobód stanie się dla przedsiębiorcy iluzoryczne i mniej atrakcyjne (C-19/92).
- Środki krajowe (takie jak wymóg płacy minimalnej i związane z tym wymogi administracyjne, środki kontrolne i kary pieniężne) ingerują w swobodę przepływu towarów i mogą stanowić środki równoważne do zakazanych ograniczeń ilościowych.
- Zaskarżone przepisy zaprzeczają tworzeniu jednolitego obszaru transportowego i prowadzą do fragmentacji Rynku Wewnętrznego Unii Europejskiej.
- Zaskarżone przepisy będą miały silny, negatywny wpływ na rynek pracy w innych państwach członkowskich. Analogiczne badania przeprowadzone w zakresie wpływu niemieckiej płacy minimalnej na branżę transportu w Polsce wykazały zagrożenie dla istnienia znacznej części miejsc

pracy. według Raportu Deloitte „*Dokąd zmierza jednolity rynek europejski? Wpływ ustawy MiLoG na branżę transportu drogowego w Polsce*” już samo objęcie międzynarodowych przewozów drogowych niemiecką ustawą MiLoG spowodowało zagrożenie dla 53 tysięcy miejsc pracy. Dalsze przepisy wykluczające polskich pracodawców z wspólnotowego rynku świadczenia usług poprzez znaczne i nieuzasadnione zwiększenie kosztów pracy, może w praktyce oznaczać likwidację naszej polskiej obecności na rynkach przewozowych zachodniej Europy i drastyczne konsekwencje dla polskiego krajowego rynku pracy.

Ponadto Skarżący wyjaśnia, co następuje:

- TLP jest związkiem pracodawców działającym na podstawie ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o organizacjach pracodawców (Dz. U. Nr 55, poz. 235 z późniejszymi zmianami) oraz Statutu z dnia 1 sierpnia 2014 roku („Statut”). TLP posiada osobowość prawną na mocy Statutu oraz wpisu do rejestru stowarzyszeń, innych organizacji społecznych i zawodowych, fundacji oraz publicznych zakładów opieki zdrowotnej Krajowego Rejestru Sądowego.
- TLP jest organizacją dobrowolną, samorządną i niezależną w swojej działalności statutowej od organów administracji tak rządowej jak i samorządowej oraz od innych organizacji (§3 ust 1 Statutu)
- Do zadań TLP należy m.in. prowadzenie działań na rzecz likwidacji barier ograniczających prowadzenie działalności gospodarczej i statutowej przez Członków TLP w zakresie krajowego i międzynarodowego transportu drogowego, przewozów na potrzeby własne, spedycji i logistyki (§4 ust 2 pkt 1 Statutu)
- Zadania są realizowane także przez występowanie lub inicjowanie skarg do Trybunału Konstytucyjnego, do trybunałów międzynarodowych oraz do Komisji Europejskiej – dotyczących zgodności obowiązujących norm prawnych z Konstytucją, obowiązującym prawem unijnym lub obowiązującym prawem międzynarodowym, w zakresie szeroko rozumianych warunków i zasad wykonywania przewozów drogowych, warunków i zasad prowadzenia działalności gospodarczej związanej z transportem drogowym, a także uprawnieniami organów administracji wobec przedsiębiorców (§5 ust 7 Statutu).
- Skarżący złożył pisemne stanowisko i interwencję w przedmiocie zaskarżonych przepisów do stosownych instytucji Rzeczypospolitej Polskiej celem podjęcia działań dyplomatycznych. Nie podejmował samodzielnie, z racji braku jakiegokolwiek ustawowego w prawie francuskim, działań na poziomie krajowym celem zniesienia objętych skargą przepisów. Skarżący wskazuje, iż to Komisja Europejska posiada kompetencje, nadane w prawie wspólnotowym, do weryfikacji zgodności działań legislacyjnych państw członkowskich z europejskim porządkiem prawnym.
- Zaskarżenie przepisów prawa francuskiego w zakresie wskazanym w niniejszym piśmie w celu ich wyeliminowania z obrotu prawnego nie jest możliwe poprzez zastosowanie jakiegokolwiek innego środka jak petycja Parlamentu Europejskiego czy interwencja Europejskiego Rzecznika Praw Obywatelskich.
- Niniejsza skarga nie jest przedmiotem rozpoznania w ramach systemu SOLVIT, gdyż dotyczy bezpośrednio naruszenia prawa wspólnotowego a nie jego niejednoznacznej interpretacji.
- Z uwagi na przedmiot zaskarżenia nie jest możliwe wykorzystanie jakiegokolwiek środka odwoławczego krajowego. Nie istnieją środki odwoławcze, które pozwoliłyby rozwiązać problem.

- Skarżący upoważnia jednocześnie Komisję Europejską do ujawniania tożsamości w kontaktach z władzami państwa członkowskiego, przeciwko któremu skierowana jest skarga.

Wobec powyższego, Skarżący wywodzi i wnosi jak we wstępie.

Z poważaniem

Przewodniczący
Transport i Logistyka Polska


Maciej Wroński