

Warszawa, dnia 9 maja 2016 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,*

Działając w imieniu związku pracodawców „Transport i Logistyka Polska” z siedzibą w Warszawie (TLP) w związku z wydaniem dekretu nr 2016-418 z dnia 7 kwietnia 2016 roku adaptującego tytuł VI księgi II pierwszej części kodeksu pracy na potrzeby przedsiębiorstw transportowych oddelegowujących pracowników w transporcie drogowym i wodnym na terytorium kraju, i zmieniającego treść kodeksu transportu przedkładałam listę pytań i zagadnień, które są przedmiotem szczególnego zainteresowania TLP w kontekście w/w zmian prawnych.

Pragnę przy tym wskazać, że aby spełnić wymagania nowych francuskich przepisów polscy przedsiębiorcy muszą podjąć liczne działania o charakterze organizacyjnym przygotowujące do spełnienia nałożonych na nich obowiązków, takich jak przetłumaczenie dokumentacji na język francuski, ustanowienie pełnomocnika czy wdrożenie systemu wydawania zaświadczeń. Szczególnie w przypadku dużych firm są to czynności czasochłonne, zaś brak jasnych wytycznych w zakresie stosowania Dekretu, utrudnia, a czasem wręcz uniemożliwia właściwe przygotowanie się do funkcjonowania przedsiębiorstwa w nowych ramach prawnych.

Mając na uwadze powyższe, jak również ze względu na zbliżający się termin wejścia w życie wskazanych przepisów wnoszę o rozpatrzenie niniejszego pisma w trybie pilnym.

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 oraz dekretu 2016-418.
- 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) Prosimy o wskazanie obowiązków pracodawców zagranicznych w zakresie ubezpieczeń społecznych i zdrowotnych kierowców międzynarodowych zatrudnionych przez pracodawców z innego państwa członkowskiego UE.

- 5) 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 dekretu 2016-418, dotyczące zakresu obowiązków pracodawców zawierające m.in. interpretacje pojęcia wynagrodzenia minimalnego, składników zaliczanych do wynagrodzenia minimalnego, zakresu niezbędnej dokumentacji oraz sposobu jej przechowywania.
- 6) 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?
- 7) Jakie dokumenty będą uważane za jednoznacznie spełniające wymogi/potwierdzające spełnienie wymogów ustawowych z Loi Macron oraz dekretu 2016-418: zaświadczenia lekarskie, wyciąg płac 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.
- 8) Zgodnie z Dekretem 2016-418 przedstawiane francuskim służbom kontrolnym zaświadczenie musi zawierać dane z krajowego rejestru przedsiębiorców transportu drogowego (ustanowionego na mocy Rozporządzenia 1071/2009/WE z dnia 21 października 2009 roku ustanawiającego wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylającego dyrektywę Rady 96/26/WE). Aktualnie w Polsce nie został wdrożony niniejszy rejestr. Czy w związku z tym możliwe jest przedstawienie zaświadczenia bez tych danych? Jakie konsekwencje grożą za brak tych danych w zaświadczeniu?
- 9) Czy w toku kontroli (legalności zatrudnienia) przewoźników zagranicznych Inspekcja Pracy może żądać jeszcze innych dokumentów niż w punkcie 7? 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?

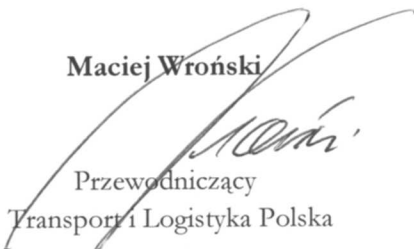
Dodatkowo prosimy o wyjaśnienia następujących kwestii faktycznych nie związanych bezpośrednio z nowymi francuskimi przepisami socjalnymi:

- 11) W rejonie Calais dochodzi do licznych napadów na ciężarówki, a także włamań i prób nielegalnego przedostania się imigrantów na teren Wielkiej Brytanii. Narazone jest życie i zdrowie kierowców, niszczone są ładunki i pojazdy. Co więcej kierowcy są zagrożeni wysokimi karami jeżeli ktokolwiek włamie się do przestrzeni ładunkowej i w sposób nielegalny przekroczy granicę. W jaki sposób i kiedy zostanie rozstrzygnięta kwestia zapewnienia bezpieczeństwa kierowców międzynarodowych w tym regionie?
- 12) W ostatnim okresie otrzymywaliśmy liczne sygnały o nakładaniu przez francuskie służby kontrolne kar za brak 45 minutowej przerwy w przypadku kierowcy wykonującego pracę w załodze dwuosobowej. Zgodnie z interpretacją francuskich służb kontrolnych podjęcie pracy przez drugiego z kierowców mogło rozpocząć się dopiero po odebraniu przez pierwszego z nich 45-minutowej przerwy. Tego rodzaju interpretacja przepisów o czasie pracy kierowców jest niewłaściwa, co potwierdzili sami przedstawiciele administracji Francji obecni na posiedzeniu *Enforcement Working Group established under the Committee on Road Transport* 26 kwietnia br. w Brukseli. Czy w związku z zaprezentowanym stanowiskiem francuskie służby kontrolne odstąpiły od nakładania kar w tym zakresie?
- 13) Jako pracodawcy jesteśmy zainteresowani, aby nasi pracownicy – kierowcy w transporcie międzynarodowym, odbierali odpoczynek regularny w warunkach komfortowych, zapewniających regenerację sił kierowcy oraz bezpieczeństwo pojazdu i ładunku. Niestety, na terenie Francji, przy głównych szlakach komunikacyjnych, brakuje bezpiecznych parkingów z infrastrukturą noclegową

zapewniającą możliwość odebrania odpoczynku poza kabiną kierowcy, zaś najbliższe hotele znajdują się często kilkadziesiąt kilometrów od parkingów, na których można pozostawić ciężarówkę. Pomimo tego francuskie służby kontrolne nakładają wysokie kary za brak odbioru odpoczynku regularnego poza kabiną. Czy i w jaki sposób planowane jest rozwiązanie niniejszej kwestii? Czy możliwe jest odstąpienie przez francuskie służby kontrolne od nakładania kary w przypadku braku odpowiedniej infrastruktury umożliwiającej odbiór odpoczynku poza kabiną kierowcy?

*Z wyrazami szacunku*

**Maciej Wroński**

  
Przewodniczący  
Transport i Logistyka Polska

Do uprzejmej wiadomości:

Pan **Witold Waszczykowski**  
Minister Spraw Zagranicznych RP

Pan **Andrzej Adamczyk**  
Minister Infrastruktury i Budownictwa

Pani **Elżbieta Rafalska**  
Minister Rodziny Pracy i Polityki Społecznej