

Warszawa, 10 maja 2016 r.

TLP- 18-2016/JR

Pan **Jerzy Szmit**  
Podsekretarz Stanu  
w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa

*Szanowny Panie Ministrze,*

Ogłoszony niedawno przez francuski rząd Dekret nr 2016-418 do tzw. ustawy „Loi Macron” potwierdzający zastosowanie m.in. przepisów o płacy minimalnej do międzynarodowego transportu drogowego, przewiduje liczne nowe obowiązki do których począwszy od 1 lipca br. powinien stosować się polski przedsiębiorca wykonujący międzynarodowe przewozy drogowe do, z i na terytorium Francji. Pośród tych obowiązków kluczowym jest wyposażenie kierowcy oraz przekazanie pełnomocnikowi na terenie Francji specjalnego **zaświadczenia o oddelegowaniu** zawierającego oprócz danych przewoźnika, pracownika i pełnomocnika, także dane dotyczące wpisu do krajowego rejestru elektronicznego przedsiębiorców transportu drogowego (ERRU) prowadzonego zgodnie z Rozporządzeniem 1071/2009/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 października 2009 roku *ustanawiającego wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylającego dyrektywę Rady 96/26/WE.*

Zaświadczenie to powinno zostać wystawione kierowcy przed dokonaniem pierwszej operacji transportowej na terytorium Francji tj. przed 1 lipca 2016 roku. Co więcej brak lub niekompletność danych zawartych w zaświadczeniu może skutkować nałożeniem na osobę zarządzającą danym przedsiębiorcą świadczącym usługę transportową, jak i na odbiorcy usługi (czy też zlecającym usługę) kar w wysokości nawet do kilkudziesięciu tysięcy euro.

Pomimo upływu wielu lat od wejścia w życie Rozporządzenia 1071/2009 polskim władzom nie udało się wdrożyć krajowego systemu elektronicznego przedsiębiorców transportu drogowego, odpowiedni projekt nowelizacji ustawy o *transportie drogowym* wpłynął do Sejmu zaledwie kilka dni temu. Zdajemy sobie sprawę, że kilka miesięcy od podjęcia przez Pana Ministra prac w Resorcie, to zbyt krótki okres, aby nadrobić czas stracony przez poprzednią koalicję rządzącą, niemniej jednak sprawa wdrożenia ERRU, w kontekście wprowadzenia francuskiego prawa staje się niezwykle pilna.



Rządowy projekt ustawy przewiduje uruchomienie systemu ERRU od 1 kwietnia 2017 r., co oznacza, że przy optymistycznym wariancie polscy przewoźnicy będą pozbawieni możliwości świadczenia usług przez **9 miesięcy**. W praktyce oznacza to upadłość tysięcy firm dla których okres bez zleceń oraz koszty zerwanych kontraktów będą dotkliwym ciosem. Należy pamiętać, że ponad 90% polskich firm działających na rynku międzynarodowych przewozów drogowych stanowią mikroprzedsiębiorstwa zatrudniające do 9 osób ( w tym liczna rzesza firm rodzinnych), dla których wielomiesięczna stagnacja będzie jednoznaczna z wyeliminowaniem z rynku. Brak wdrożenia ERRU w czasie wystarczającym na prawidłową rejestrację podmiotów polskich oznacza w praktyce:

- (1) niemożność legalnego świadczenia usług transportowych począwszy od 1 lipca 2016 roku
- (2) powstanie realnych szkód materialnych po stronie podmiotów polskich w postaci wstrzymania jakichkolwiek obrotów handlowych z Francją ew. nielegalne świadczenie usług narażające przedsiębiorstwo jak i zarządzającego przedsiębiorstwem na dotkliwe sankcje finansowe, sankcję zawieszenia świadczenia usług na terytorium Francji, trwałą utratę odbiorcy usługi ponoszącego solidarną odpowiedzialność z przedsiębiorcą za naruszenia procedur
- (3) utracone korzyści w związku z niemożnością realizacji usług na terytorium Francji
- (4) koszty związane z koniecznością pokrycia wynagrodzeń pracowników w czasie zawieszenia świadczenia usług we Francji
- (5) nieodwracalne skutki gospodarcze dla przewoźników w postaci trwałej utraty relacji gospodarczych często wieloletnich) z kontrahentami oraz konieczność zapłaty kar umownych z tytułu nienależytego wykonania zawartych umów handlowych, w konsekwencji trwałe wykluczenie podmiotów polskich z rynku europejskiego.

Rynek francuski odgrywa znaczącą rolę dla polskiej branży transportowej. Wartość polsko-francuskiej wymiany handlowej przekroczyła w ubiegłym roku 16 mld euro. Francja, jest drugim po Niemczech kierunkiem wywozu towarów z Polski, na tamtejszy rynek trafia 10% towarów wywożonych z naszego kraju, zaś 8% towaru wyładowywanych w Polsce pochodzi właśnie z Francji.

Opóźnienia we wdrażaniu ERRU doprowadziły do sytuacji, w której paradoksalnie to nie francuski, lecz polski rząd uniemożliwi polskim przewoźnikom dostęp do świadczenia usług na i z terenu Francji. **Należy z całą stanowczością podkreślić, iż wskazane powyżej konwencje gospodarcze dla przewoźników polskich mogą stanowić podstawę do roszczeń odszkodowawczych skierowanych wobec Skarbu Państwa.** Całkowita wartość takich roszczeń jest trudna do oszacowania albowiem w wyniku niewywiązywania się przez przedsiębiorców ze zobowiązań umownych w stosunku do francuskich partnerów, pogorszeniu mogą ulec nawet relacje handlowe pomiędzy naszymi krajami, a polscy przewoźnicy mogą na trwałe utracić renomę rzetelnych i wiarygodnych kontrahentów.

Mając na uwadze powyższe zwracam się do Pana Ministra o przedstawienie harmonogramu prac na wdrożeniu rejestru, a także podjęcie pilnych i zdecydowanych działań, aby konsekwencje opóźnień w implementacji ERRU nie uderzyły bezpośrednio w polskich przewoźników blokując im dostęp do rynku francuskiego i europejskiego.

*Z poważaniem*

*Maciej Wroński*

Przewodniczący TLP

Do uprzejmej wiadomości:

Pan **Mateusz Morawiecki** - Wicepremier, Minister Rozwoju,

Pan **Paweł Szałamacha** – Minister Finansów,

Pan **Andrzej Adamczyk** – Minister Infrastruktury i Budownictwa,

Pan **Leszek Bosek** – Prezes Prokuratury Generalnej Skarbu Państwa

Pan **Grzegorz Schreiber** – Przewodniczący Komisji Infrastruktury Sejmu RP