

ABC PRZEWOŹNIKA CZĘŚĆ 1 - FRANCJA



Szanowni Klienci,

PKO Leasing od wielu lat wspiera polskich przedsiębiorców w rozwoju działalności poprzez dostarczanie najlepszych produktów finansowych.

Jesteśmy świadomi, że prowadzenie własnej firmy obarczone jest wielką odpowiedzialnością jak i ryzykiem. Dostęp do informacji w dobie Internetu jest dzisiaj nieograniczony. Jednakże zebranie wszystkich ważnych informacji w jednym miejscu oraz śledzenie wprowadzanych zmian wymaga poświęcenia czasu i pracy.

Działalność firm zajmujących się transportem międzynarodowym to jeden z segmentów polskiej gospodarki, mający wpływ na niemal wszystkie inne. Obecnie obserwujemy wiele zmian prawnych, które następują w poszczególnych krajach Unii Europejskiej.

Nowe regulacje, które w szczególny sposób dotyczą naszych przewoźników, spowodowały, że postanowiliśmy rozpocząć cykl przydatnych publikacji. Będziemy w nich opisywać najważniejsze wymogi, ograniczenia z którymi polscy truckersi będą mieli styczność realizując przewozy w poszczególnych krajach UE. Publikacje zostaną stworzone przy współpracy z Kancelarią Transportową KOBEN, która specjalizuje się w doradztwie prawnym dla Polskich przedsiębiorców.

Mamy nadzieję, że cykl **ABC Przewoźnika** pomoże Wam usystematyzować wiedzę jak i uniknąć kłopotliwych sytuacji.

Zapraszam do lektury pierwszego wydania, w którym podsumowujemy najważniejsze informacje dotyczące rynku francuskiego.

W kolejnych wydaniach zostaną zaprezentowane regulacje prawne dotyczące Włoch, Niemiec, Wielkiej Brytanii, Czech, Holandii oraz Hiszpanii."

Z poważaniem,

Piotr Gąska

Dyrektor Rynku Transportu Ciężkiego



ABC PRZEWOŹNIKA CZĘŚĆ 1 - FRANCJA



FRANCJA – NAJWAŻNIEJSZE INFORMACJE



Jednym z najważniejszych przepisów obowiązujących na terenie Francji jest obowiązek płacy minimalnej.

Francuskie przepisy, w sprawie delegowania pracowników, nakładają na przewoźników szereg obowiązków, tj.:

- powołanie przedstawiciela zagranicznego przedsiębiorcy na terytorium Francji. Przedstawicielem zagranicznego przedsiębiorcy we Francji musi być osoba władająca językiem francuskim, a jej Zadaniem jest udzielanie informacji francuskim instytucjom w sprawach dotyczących oddelegowania pracownika na terytorium Francji przez firmę, którą reprezentuje. Reprezentant jest również zobowiązany do posiadania i udostępniania na każde żądanie służb kontrolujących dokumentacji, która potwierdzałaby wynagrodzenia oddelegowanych pracowników. Przedstawiciel musi zostać ustanowiony co najmniej na okres oddelegowania pracownika oraz pozostawać do dyspozycji przez okres 18 miesięcy po zakończeniu oddelegowania.
- wypłacanie minimalnego francuskiego wynagrodzenia za godzinę pracy na terytorium Francji powiększone o dodatek z tytułu wyjazdu lat,
- złożenie deklaracji oddelegowania pracownika i uzyskanie zaświadczenia SIPSI (na okres zadeklarowany przez przedsiębiorcę, jednak nie dłuższy niż 6 miesięcy),
- konieczność opracowania dokumentacji pracowniczej w języku francuskim,
- przymus posiadania przez kierowcę, na pokładzie pojazdu, kompletu dokumentów związanych z zatrudnieniem (m.in. kopii powołania przedstawiciela we Francji, aktualnego zaświadczenia o oddelegowaniu - SIPSI, umowę o pracę, zaświadczenie A1) - wszystkie dokumenty w języku francuskim (oprócz zaświadczenia A1, które jest formularzem międzynarodowym) - nie jest wymagane tłumaczenie przysięgłe.

Francuskie ministerstwo poinformowało w styczniu br., że „opłata skarbową SIPSI” zostanie zastąpiona przez nową opłatę, która będzie należna WYŁĄCZNIE od pracodawców, którzy zostali ukarani za niedopełnienie obowiązków wynikających z przepisów o oddelegowaniu pracowników do pracy na terytorium Francji.

Celem wprowadzenia nowej opłaty jest wzmocnienie walki z oszustwami w sprawach oddelegowania pracowników.

Stosowanie przepisów dotyczących delegowania pracowników, jest we Francji kontrolowane podczas każdej kontroli drogowej. Kontrolowane są zarówno dokumenty znajdujące się na pokładzie pojazdu, a w razie nieścisłości kontrolowana jest również dokumentacja będąca w posiadaniu reprezentanta.

Każdorazowo przy okazji kontroli, służby francuskie takie jak policja, żandarmeria, celnicy, funkcjonariusze ITD, inspektorzy pracy, kontrolują również czy przewoźnicy nie łamią przepisów dotyczących kabotażu.

Przepisy dotyczące możliwości wykonywania przewozów kabotażowych w krajach Unii Europejskiej określają przepisy Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1072/2009 oraz przepisy wewnętrzne danego kraju doprecyzowujące ogólne zasady zawarte w ww. rozporządzeniu.

O transporcie kabotażowym będziemy mówić w sytuacji, gdy przedsiębiorca transportowy, w ramach swojej działalności gospodarczej świadczy krótkotrwale usługi transportowe w państwie członkowskim, w którym nie ma siedziby.

Przewóz kabotażowy to inaczej transport krajowy, co oznacza to, że załadunek i rozładunek towaru muszą mieć miejsce na terytorium tego samego kraju.

Zgodnie z Rozporządzeniem 1072/2009 przewozy kabotażowe są możliwe tylko i wyłącznie w dwóch wariantach, pod następującymi warunkami:

I. Wariant:

Dopuszczalne są 3 przewozy kabotażowe (w kraju ostatniego rozładunku transportu międzynarodowego) w terminie 7 dni - po ostatnim (całkowitym) rozładunku przewozu międzynarodowego.

II. Wariant:

Dopuszczalne są **3 przewozy kabotażowe w krajach innych** niż kraj dostawy towaru międzynarodowego **w terminie 3 dni** od daty wjechania bez ładunku na terytorium kraju. Co oznacza, że po rozładowaniu ładunku w transporcie międzynarodowym, przewoźnik może dokonać kabotażu w państwie sąsiednim w terminie 3 dni od dnia wjazdu bez ładunku na terytorium tego państwa. Następnie, przewoźnik może dokonać jeszcze dwóch operacji kabotażowych w dwóch różnych krajach, również w terminie 3 dni od wjazdu bez ładunku na terytorium każdego z tych krajów.

Liczne kontrole legalności kabotażu pokazują jednak, że przewoźnicy popełniają wiele błędów. Każdy błąd przewoźnika powodujący, że którykolwiek z wymienionych powyżej warunków nie został spełniony, skutkuje wszczęciem postępowania karnego. W takim przypadku, pojazd zostaje unieruchomiony, a zwolnienie go następuje po wpłaceniu kaucji tytułem zabezpieczenia pieniężnego na poczet kary, która zostanie ostatecznie orzeczona przez prokuratora lub sąd. Wysokość kaucji jest ustalana terytorialnie i może wynieść od 1800 € do nawet 4000 € (najczęściej spotkać się można jednak z kaucją w wysokości 2250 €).

W styczniu 2018 roku Prefekt regionu Centre-Val de Loire nałożył sankcje na przewoźników za wielokrotne naruszenia przepisów dotyczących transportu drogowego towarów.

Zakaz kabotażu na terytorium Francji przez okres 1 roku dla dwóch hiszpańskich firm transportowych. Taka kara została orzeczona za nagromadzenie poważnych wykroczeń dotyczących nielegalnego kabotażu oraz braku międzynarodowego listu przewozowego CMR na pokładzie pojazdu.

Również francuska firma została ukarana **unieruchomieniem dwóch pojazdów na okres 2 miesięcy** za nieprzestrzeganie czasu pracy i czasu odpoczynku (brak karty kierowcy w tachografie oraz ingerencję w tachograf).



Najczęstszymi błędami przewoźników są:

- 1/ doładowanie ładunku kabotażowego do ładunku międzynarodowego - zgodnie z prawem, przewozy kabotażowe mogą być wykonywane przez firmy transportowe wyłącznie po całkowitym rozładunku transportu międzynarodowego.
- 2/ kabotaż może być realizowany wyłącznie tym samym pojazdem silnikowym, co transport międzynarodowy.
- 3/ przekroczenie limitów ilościowych i czasowych przy operacjach kabotażowych.
- 4/ realizacja operacji kabotażowej niepoprzedzonej przewozem międzynarodowym - kabotaż jest nierozdzielnie związany z transportem międzynarodowym, gdyż realizowany być może jedynie w następstwie przewozu międzynarodowego. Nie jest zatem możliwe świadczenie usług kabotażowych bez uprzednio zrealizowanego przewozu międzynarodowego.

Kontrole:

W trakcie kontroli, legalność kabotażu musi być przez przewoźnika udokumentowana listami przewozowymi.

Dokumenty, które kierowca musi mieć przy sobie to:

1. List CMR przewozu międzynarodowego,

2. List przewozowy, dla każdego przewozu kabotażowego.

Należy pamiętać, że brak na pokładzie pojazdu egzemplarza listu CMR na transport międzynarodowy, pociąga za sobą wszczęcie postępowania wykroczeniowego, oraz immobilizację pojazdu do czasu zapłaty kaucji w wysokości 750 €.

Uwaga! Na terenie Francji **kierowca nie może odbierać regularnego 45-godzinnego odpoczynku** tygodniowego w kabinie pojazdu. Pracodawca ma obowiązek zapewnić mu nocleg np. w motelu i przedstawić dokumenty potwierdzające ten fakt podczas kontroli. Zgodnie z przepisami kara za powyższe wykroczenie może wynosić 30000 euro oraz rok pozbawienia wolności ale w praktyce służby nakładają mandaty w granicach 2300 – 4000 euro.

Z dniem 1 lipca 2018 roku na francuskich drogach lokalnych zacznie obowiązywać ograniczenie prędkości do 80 km/h.

Obniżenie dopuszczalnej prędkości z 90 km/h do 80 km/h będzie dotyczyło wszystkich użytkowników dróg.

Rząd zdecydował się na obniżenie maksymalnej prędkości do 80 km/h na drogach lokalnych z uwagi na duży wskaźnik śmiertelności ofiar wypadków drogowych na tych właśnie drogach. Powodem takiej decyzji były przede wszystkim zwiększenie bezpieczeństwa na drogach lokalnych oraz dodatkowo ochrona środowiska.

Więcej informacji mogą Państwo znaleźć na Blogu Kancelarii Transportowej KOBEN w zakładce [FRANCJA](#).

Radca Prawny Marek Kliś

[Kancelaria Transportowa KOBEN](#)

