

ABC PRZEWOŹNIKA CZĘŚĆ 7 - FRANCJA



Szanowni Państwo,

Po raz kolejny oddajemy w Wasze ręce przewodnik ABC Przewoźnika. Tym razem historia zatoczyła koło – w tym wydaniu powracamy nad Loarę. Francja, bo o niej mowa, jest destynacją tak ciekawą, że postanowiliśmy do niej powrócić i podsumować zmiany, które zaszły od ostatniego wydania naszej publikacji.

Wspólnie z naszym partnerem merytorycznym, Kancelaria Transportowa ITD-PIP, postanowiliśmy podsumować najważniejsze informacje dotyczące realizacji przewozów na jej terenie.

Mam nadzieję, że przygotowany materiał będzie dla Państwa cennym źródłem informacji pozwalającym usystematyzować posiadaną już wiedzę.

Życzę miłej lektury.

Z poważaniem,

Piotr Gąska

Dyrektor Rynku Transportu Ciężkiego



FRANCJA NIE TAKA STRASZNA!



Na temat wykonywania przewozów we Francji narosło wiele mitów. Z tej przyczyny część przewoźników rezygnuje w ogóle z tej destynacji. Przyjrzyjmy się zatem podstawowym wymogom, których spełnienie weryfikowane jest przez francuskie służby kontrolne.

Zgłoszenie oddelegowania kierowcy na platformie SIPSI.

Podstawowym obowiązkiem przewoźnika jest powiadomienie francuskiej inspekcji pracy o delegowaniu kierowcy do pracy we Francji. Odbywa się to za pośrednictwem platformy SIPSI. Zgłoszenie może zostać dokonane na okres nieprzekraczający 6 miesięcy. Po tym czasie, zgłoszenie należy ponowić.

Obowiązkiem zgłoszenia objęci są kierowcy realizujący transport międzynarodowy oraz kabotażowy. Tranzyt został wyłączony, podobnie jak niektóre przypadki międzynarodowego transportu osób.

Dodatkowo, każdy przewoźnik musi posiadać przedstawiciela na terytorium Francji, który, w przypadku ewentualnej kontroli, będzie pełnił funkcję łącznika pomiędzy polskim przedsiębiorstwem a organami francuskimi.

Zadaniem przedstawiciela jest przede wszystkim przekazywanie służbom francuskim żądanych dokumentów, w tym potwierdzających spełnienie wymogów wynikających z płacy minimalnej.

Istotnym jest, że przedstawiciel powinien działać jeszcze w imieniu przewoźnika przez okres 18 miesięcy po zakończonym okresie delegowania (czyli de facto przez 24 miesiące). Za brak możliwości kontaktu z przedstawicielem przez służby francuskie – odpowiedzialność ponosi tylko i wyłącznie przewoźnik.

Posiadanie dokumentów w kabinie pojazdu.

Obowiązkiem kierowcy jest posiadanie w kabinie pojazdu:

- umowy o pracę,
- zaświadczenia o oddelegowaniu (SIPSI) oraz
- zaświadczenia A1 (poświadczenie podlegania polskiemu systemowi ubezpieczeń społecznych).

ABC PRZEWOŹNIKA

CZĘŚĆ 7 - FRANCJA



Za brak umowy o pracę oraz zgłoszenia SPSI grozi kara w wysokości 135 euro oraz 68 euro, odpowiednio. Przy czym w przypadku braku tego typu dokumentów należy się liczyć z możliwością wszczęcia kontroli płacy minimalnej w przedsiębiorstwie – w trybie administracyjnym, która może zakończyć się znacznie surowszymi karami.

Kontrola płacy minimalnej.

Kierowcy wykonujący międzynarodowe operacje transportowe oraz operacje kabotażowe we Francji muszą otrzymywać wynagrodzenie w wysokości co najmniej minimalnego wynagrodzenia francuskiego. Dla branży transportowej wynagrodzenie ustalane jest w drodze porozumień i jest ono zazwyczaj wyższe niż standardowe wynagrodzenie minimalne (SMIC).

Aktualnie stawki dla kierowców wynoszą od 10,03 euro / godzinę pracy, przy czym mogą one ulec zwiększeniu w przypadku kierowców większych pojazdów, posiadających dodatkowo kwalifikacje mechanika, jak również z tytułu wysługi lat (tzw. stażowe).

Na żądanie służb kontrolnych przedstawiciel polskiego przewoźnika zobowiązany jest przedłożyć niezwłocznie ewidencję czasu pracy we Francji oraz dokumenty potwierdzające otrzymanie minimalnego wynagrodzenia.

Na przedsiębiorstwo transportowe za nieprzestrzeganie przepisów dotyczących płacy minimalnej, może zostać nałożona kara w wysokości 4.000 euro za każdego kierowcę za jedno naruszenie. W przypadku ponownego naruszenia przepisów w ciągu 2 lat liczonych od nałożenia pierwszej kary – kara może wynieść do 8.000 euro za każdego kierowcę. Łączna kwota kar nie może przekroczyć 500.000 euro.

Ostatnia nowelizacja przepisów francuskich z czerwca b.r. wyposażyła służby w szereg kompetencji związanych m.in. z żądaniem dostępu do wszelkich informacji, dokumentów oraz danych, które mogą posłużyć lepszej weryfikacji przestrzegania przepisów. Służby francuskie są również uprawnione do wystąpienia do klientów francuskich, celem udzielenia stosownych wyjaśnień i informacji.

Dodatkowo, wprowadzona została nowa kara tymczasowego zakazu świadczenia usług na terytorium do Francji do dwóch miesięcy.

Kontrola czasu pracy kierowcy.

Francuzi, na wzór niemiecki, wprowadzili obowiązek posiadania indywidualnej książki kontroli (LIC) dla pojazdów pon. 3,5 t. Dla pojazdów pow. 3,5 t funkcję tę spełniają zapisy na karcie kierowcy lub tarczach.

Należy podkreślić, że LIC stanowi druk ścisłego zarachowania, co oznacza, że musi posiadać wszystkie wymagane elementy, być prowadzona na bieżąco, a każda karta powinna być numerowana i podpisana przez kierowcę.

Brak indywidualnej książki kontroli LIC stanowi wykroczenie klasy 4 i zagrożone jest karą w zryczałtowanej wysokości 135 euro.

Zasady wykonywania kabotażu.

Przewóz kabotażowy polega na wykonaniu operacji transportowej w danym państwie przez przewoźnika zagranicznego, czyli załadunek oraz rozładunek towaru mają miejsce na terytorium tego samego kraju, a czynności tych dokonuje przewoźnik posiadający licencję w innym państwie członkowskim.

Zgodnie z Rozporządzeniem 1072/2009 przewozy kabotażowe są legalne pod następującymi warunkami:

Wariant I:

Przewoźnik uprawniony jest do wykonania :

- tym samym pojazdem,
- do trzech przewozów kabotażowych,
- będących następstwem transportu międzynarodowego (międzynarodowego ruchu przychodzącego),

ABC PRZEWOŹNIKA

CZĘŚĆ 7 - FRANCJA



- po całkowitym rozładunku towarów w międzynarodowym ruchu przychodzącym,
- a ostatni rozładunek ma miejsce w ciągu siedmiu dni liczonych od ostatniego rozładunku w ruchu przychodzącym.

Wariant II:

W powyższym terminie siedmiu dni, przewoźnik może dokonać:

- jednej operacji kabotażowej w innym państwie członkowskim,
- w ciągu trzech dni od wjazdu bez ładunku.

Zatem, przewoźnik może dokonać:

- do trzech przewozów kabotażowych w jednym państwie członkowskim (w którym dokonał całkowitego rozładunku) albo
- do trzech przewozów kabotażowych, ale w trzech różnych państwach członkowskich, do których wjechał na pusto, albo
- do dwóch przewozów kabotażowych w państwie całkowitego rozładunku oraz do dwóch przewozów kabotażowych w różnych państwach, do których wjechał na pusto, przy czym łączna liczba tych operacji nie może przekroczyć trzech i musi to nastąpić w ciągu wskazanych wyżej 7 dni.

Powyższe zasady kabotażu obowiązują również pojazdy do 3,5 t. Legalność kabotażu potwierdza list CMR w międzynarodowym ruchu przychodzącym oraz listy przewozowe dla poszczególnych operacji kabotażowych. Dokumenty te kierowca musi okazać podczas kontroli.

Naruszenie przepisów regulujących operacje kabotażowe skutkuje wszczęciem postępowania karnego. Przewoźnik zagraniczny obowiązany jest zapłacić kaucję zabezpieczającą wykonanie ewentualnej kary. Wysokość kaucji różni się w zależności od danego regionu Francji i najczęściej wynosi 2.250 euro (maksymalnie 4.000 euro).

Zdarza się również, że z uwagi na barierę językową służby kontrolne mogą uznać, że kierowca utrudnia kontrolę. Dzieje się to szczególnie w przypadku nieokazania listu przewozowego CMR. Warto wtedy skorzystać z fachowej pomocy i wytłumaczyć sytuację służbom kontrolnym. W przeciwnym razie przewoźnik naraża się na dodatkowe postępowanie karne, zagrożone grzywną 3750 euro. W tej sytuacji organ francuski będzie wymagał dodatkowej kaucji w wysokości od 1125 euro do 2250 euro.

Zakaz odbioru 45h w kabinie.

Po wyroku Trybunału Sprawiedliwości UE z grudnia 2017 r., kary za odbiór regularnego tygodniowego odpoczynku w państwach członkowskich już nie powinny dziwić. We Francji kara ta wynosi 1.500 euro, a w przypadku powtarzających się naruszeń może wynieść 3.000 euro.

Zakaz ten, zgodnie z rozporządzeniem (WE) 561/2006, dotyczy pojazdów pow. 3,5t. Co raz częściej jednak we Francji postuluje się, aby zakazem tym objąć również transport lekki.

Pozornie niskie mandaty.

We Francji należy zwrócić szczególną uwagę na dokumenty, które podpisuje kierowca podczas kontroli. Zwykle służby kontrolne „kuszą” kierowców niższymi mandatami, jeśli tylko podpiszą protokół w odpowiednim miejscu, a w rzeczywistości - przyznają się do popełnienia zarzucanego naruszenia. W takiej sytuacji kierowca, działając w imieniu przewoźnika, zrzeka się prawa do odwołania. Jeżeli zatem przewoźnik nie zgadza się z zarzucanym przez organ francuski naruszeniem, należy uiścić odpowiednią sumę tytułem kaucji (consignation). Do czasu uiszczenia kaucji, pojazd może zostać unieruchomiony (aresztowany), a dokumenty zatrzymane.