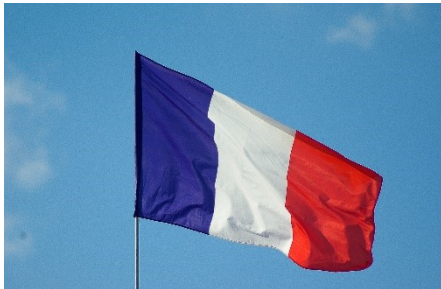


INFORMACJA PRASOWA

Transport: Ile polskie firmy stracą na Loi Macron?



Nawet 600 zł dziennie może zarobić od 1 lipca kierowca realizujący transport we Francji. Wzrost kosztów pracy oraz nowe obowiązki administracyjne utrudnią polskim firmom świadczenie usług na rynku francuskim.

Francja to ważny partner handlowy Polski. Według Ministerstwa Spraw Zagranicznych w 2014 r. polsko-francuska wymiana handlowa osiągnęła wartość 15,6 mld euro, z czego Polska miała 3mld euro nadwyżki w eksporcie. – Francja jest jednym z istotniejszych krajów tranzytowych w Unii Europejskiej. Wprowadzenie płacy minimalnej, która obejmie również polskich kierowców, nie tylko może odbić się na gospodarczych relacjach dwustronnych, ale poważnie uderzy w polskie firmy oferujące transport międzynarodowy – uważa prof. Jacek Brdulak z katedry Zarządzania i Marketingu Uczelni Łazarskiego oraz Geografii Ekonomicznej Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie.

Polskie firmy będą musiały mieć swojego przedstawiciela we Francji

Pracodawcy skarżą się nie tylko na wzrost kosztów pracy, ale i szereg barier administracyjnych. - Problem francuskiej płacy minimalnej jest złożony. Do obowiązków firm transportowych należy m.in. wyznaczenie godzin pracy zgodnie z zasadami obowiązującymi na terenie Francji, z uwzględnieniem godzin równoważnych i nadliczbowych wypłacanych z dodatkiem 25% i 50% wg minimalnej stawki godzinowej wynoszącej 9,67 Euro. Dodatkowo pracodawca musi uwzględnić w rozliczeniu czasu pracy tzw. amplitudy oznaczające okresy pomiędzy odpoczynkami kierowcy. Firma musi też pamiętać, aby wyznaczyć swojego przedstawiciela we Francji, który będzie przechowywał niezbędne dokumenty do okazania w przypadku kontroli. Oznacza to, że już od 1 lipca każda firma transportowa, działająca we Francji musi mieć podpisaną umowę z francuskim reprezentantem. Oczywiście są to poważne utrudnienia, jednak można minimalizować ich skutki – tłumaczy Bartosz Najman, prezes zarządu Ogólnopolskiego Centrum Rozliczania Kierowców.

Komisja Europejska grozi palcem

Zarówno niemieckie przepisy o płacy minimalnej MiLoG, jak i francuskie Loi Macron spotkały się z krytyką ze strony Komisji Europejskiej. W komunikacie z 16 czerwca KE stwierdza, że „stosowanie płacy minimalnej we Francji i Niemczech odnośnie operacji transportu międzynarodowego, mających niewielki związek z terytorium państwa, na którego są świadczone, ogranicza w nieproporcjonalny sposób swobodę świadczenia usług i swobodnego przepływu towarów.” – Rozwiązania francuskie są groźniejsze dla polskich przewoźników niż niemieckie – sądzi prof. Jacek Brdulak. - Rynek niemiecki to w dużej mierze obsługa wzajemnych obrotów handlowych. Wiele firm niemieckich ze względu na własne interesy korzysta z usług polskich przewoźników. W związku z tym następuje szybkie dostosowanie się rynku sąsiada do administracyjnych utrudnień. Poza tym niektóre rozwiązania

pozostają zawieszona, a strona niemiecka skłania się uznać polskie składniki wynagrodzenia w płacy minimalnej. Paryż zdecydował się na wprowadzenie zapisów podobnych do MiLoG, jednak o ile z Berlinem możliwe jest szukanie porozumienia, o tyle Francuzi są znani z nieustępliwości w walce o swoje interesy. W tym momencie powinniśmy zrobić wszystko, aby nie dopuścić do takiego rozwiązania tej kwestii – dodaje prof. Jacek Brdulak.

Polski rząd przekonuje europejskich partnerów

Polska zabiega o rozwiązanie problemu płacy minimalnej w sektorze transportu na poziomie Unii Europejskiej, odwołując się do swobody świadczenia usług i solidarności krajów Wspólnoty. – Cieszę się, że sprawy niemieckiej i francuskiej płacy minimalnej nikt nie zamiecie pod dywan – powiedział dziennikarzom po szczycie dotyczącym Transportu, Energii i Telekomunikacji w Luksemburgu minister Infrastruktury i Budownictwa Andrzej Adamczyk. Minister zwrócił uwagę, że polscy kierowcy są podobnie wynagradzani, jak kierowcy z Niemiec czy Francji, a różnice występują na poziomie składowych wynagrodzenia. - Musi to być brane pod uwagę przez kraje prowadzące protekcjonistyczną politykę, politykę rozumianą w wymiarze interesów francuskich czy niemieckich, która doprowadza do zniszczenia i upadku transportu międzynarodowego państw takich jak Polska, Węgry, Słowacja, Słowenia – dodał minister Adamczyk.

Francuska płaca minimalna to duży koszt

Pracodawcy są zgodni, że Loi Macron, które zacznie obowiązywać 1 lipca 2016 r. spowoduje wzrost kosztów. – Podobnie jak w przypadku legislacji niemieckiej, francuska ustawa o płacy minimalnej to ograniczenie wolnego rynku, wolności świadczenia usług w Unii Europejskiej i znaczny wzrost kosztów – mówi Grzegorz S. Woelke, prezes zarządu VIVE Transport. – W tym momencie zdecydowaliśmy o wstrzymaniu transportów do Francji. Za skandaliczne uważamy opublikowanie w ostatniej chwili przepisów wykonawczych do ustawy, ponieważ firmy potrzebują czasu, aby spełnić warunki postawione przez Francuzów, w tym wydelegować do Francji przedstawiciela odpowiedzialnego za przekazywanie dokumentacji – dodaje.

Eksperti branżowi mają również wątpliwości odnośnie zgodności zapisów Loi Macron z unijną dyrektywą o delegowaniu pracowników. – Francuzi, oprócz wypłacania pensji minimalnej wynoszącej 9,67 euro na godzinę mogą kontrolować również wypłacanie innych dodatków, takich jak stażowy wynoszący maksymalnie 8 proc. wynagrodzenia, z tytułu pracy w niedzielę i święta. W sumie kierowca realizujący transport we Francji może otrzymać nawet 600 zł za jeden dzień pracy. Chociaż zmuszanie polskich przedsiębiorców do ujęcia tych dodatków w wynagrodzeniu jest niezgodne z Dyrektywą 96/71/WE, to z naszego doświadczenia wynika, że bezpieczniej jest na ten moment te składniki wypłacać – mówi Bartosz Najman.

Ogólnopolskie Centrum Rozliczania Kierowców to wiodąca na polskim rynku firma outsourcingowa z 12-letnim doświadczeniem zajmująca się rozliczaniem czasu pracy kierowców. Zatrudnia ekspertów i specjalistów m.in. prawa pracy i prawa transportowego Polski i Unii Europejskiej, którzy posiadają wieloletnie doświadczenie w branży transportowej. OCRK, dbając o interesy swoich klientów, na bieżąco obserwuje sytuację prawną i gospodarczą w zakresie logistyki i transportu w Europie, kładąc szczególny nacisk na wysoką jakość i kompleksowość świadczonych usług.