

Koniec polskiego transportu we Francji

AKTUALNOŚCI Firmy czeka lawina problemów i wysokie kary. Przyczyni się do nich także opieszałość polskiego rządu, bo **nie wprowadził na czas rejestru przewoźników**

Lipiec będzie gorącym miesiącem dla polskich firm transportowych zajmujących się przewozem międzynarodowym we Francji. Jak już pisaliśmy w DGP w ubiegłą środę, od 1 lipca 2016 r. wchodzi bowiem dekret wykonawczy nr 2016-418 do tzw. ustawy Macrona. Akt prawny podnoszący ciśnienie polskim przedsiębiorcom oprócz wielu biurokratycznych obowiązków wprowadza konieczność wystawienia dla każdego oddelegowanego pracownika odpowiedniego zaświadczenia o oddelegowaniu. Powinno ono zawierać dane potwierdzające wpis przewoźnika do elektronicznego krajowego rejestru przedsiębiorców transportu drogowego. I tu zaczynają się schody – Polska takowego rejestru nie ma i mieć nie będzie aż do 1 kwietnia 2017 r. Mimo że obowiązek utworzenia takiego rejestru został nałożony na państwa członkowskie UE już w roz-

porządzeniu z 2009 r. Poprzedni rząd zaniedbał, a nowy się tłumaczy, że zanim powstanie rejestr, konieczne jest przeprowadzenie postępowania przetargowego, które wyłoni wykonawcę systemu.

Rejestr ruszy dopiero 1 kwietnia 2017 r. – informuje resort infrastruktury

To dla polskich firm może oznaczać problem, ponieważ za braki w zaświadczeniu grożą finansowe sankcje. A dekret jest bardzo surowy. Za nieprzebranie przepisów przedsiębiorcom i członkom zarządów grożą kary sięgające nawet 500 tys. euro.

Dla niektórych firm może to oznaczać wypadnięcie z rynku. Ale co z tymi, którzy chcą walczyć o swój biznes? Przewoźnicy będą musieli przestrzegać francuskich przepisów prawa w zakresie m.in. wymiaru czasu pracy, urlopu czy minimalnego wynagrodzenia. Ale wciąż jest wiele niejasności. Nie wiadomo np., czy wszystkie firmy transportowe będą podlegać francuskim przepisom. Wydaje się, że na pewno te zajmujące się kabotażem. A pozostałe? Nie wiadomo także, czy polski przewoźnik, zobowiązany do stosowania francuskich stawek godzinowych, będzie musiał dodatkowo różnicować je w zależności od stażu pracy kierowców. Wątpliwości dotyczą również tego, jak będą wyglądać obowiązki reprezentanta polskiej firmy, którego powołanie będzie konieczne na terenie Francji. Podobnych pytań jest znacznie więcej.