Jak radzą sobie polskie firmy transportowe dwa lata od wprowadzenia ustawy Loi Macron?

Francuskie **przeszkody**

Już ponad dwa lata polscy przewoźnicy świadczący przewozy na terytorium Francji stawiają czoła skomplikowanym wymogom, jakie nałożyła na nich ustawa o pracownikach delegowanych, zwana powszechnie Loi Macron. Nie brak głosów, że utrudnienia, jakie ze sobą niesie, są dużo bardziej uciążliwe niż wprowadzony już wcześniej niemiecki MiLoG.

Tekst: Michał Klecha

Wprowadzenie stawek minimalnych równych tym, jakie obowiązują w stosunku do kierowców francuskich, miało spowodować zwiększenie kosztów – a co za tym idzie – podniesienie stawek za świadczone usługi transportowe i mniejszą konkurencyjność w stosunku do rodzimych przewoźników.

Dwa lata od wprowadzenia w życie Ustawy Loi Macron to zdecydowanie wystarczający czas, aby móc wyciągnąć pierwsze wnioski i dostrzec zmiany, jakie spowodowała ona na rynku transportowym. Obserwując transportową mapę Francji widać, że w pewnym stopniu Francja osiągnęła to, co było jej realnym celem przy wprowadzaniu nowych przepisów. – *Pod przykrywką troski o prawa pracowników delegowanych administracja francuska wprowadziła przepisy mające faktycznie ochronić rodzimy transport, mocno kulejący z powodu tańszej konkurencji ze środkowej i wschodniej Europy (o czym niejednokrotnie otwarcie mówili kontrolujący nasze pojazdy żandarmi czy kontrolerzy DREAL)* – przyznaje wprost Wojciech Kozakiewicz, Prezes Zarządu ECE Logistics. Wprowadzenie stawek minimalnych równych tym, jakie obowiązują w stosunku do kierowców francuskich, miało spowodować zwiększenie kosztów – a co za tym idzie – podniesienie stawek za świadczone usługi transportowe i mniejszą konkurencyjność w stosunku do rodzimych przewoźników. – *W rzeczywistości stawki wzrosły jedynie w nieznacznym stopniu i nie wpłynęły znacząco na finansową konkurencyjność w transporcie. Realnym utrudnieniem okazały się liczne wymogi biurokratyczne, które skutecznie zniechęciły wielu przewoźników do wysyłania ich kierowców do państwa nad Loarą* – mówi Wojciech Kozakiewicz.

Skutki po dwóch latach

Po szoku związanym z wdrożeniem niemieckich regulacji, wydawałoby się, że dostosowane się do kolejnych obostrzeń będzie łatwiejsze. Jednak francuska ustawa zaskoczyła przedsiębiorstwa transportowe: powołanie przedstawiciela oraz obowiązek wyposażenia każdego kierowcy w zestaw dokumentów dotyczących oddelegowania nie przeszedł bez echa. – *O wiele bardziej skomplikowanym od niemieckiego okazał się być również sposób rozliczania czasu pracy we Francji, gdyż tamtejsze przepisy zaliczają na korzyść pracowników o wiele więcej aktywności, które normalnie nie są czynnościami traktowanymi jako praca* – przyznaje Waldemar Księżyk, ekspert Kancelarii Transportowej ITD-PIP. – *Niestety można stwierdzić, że francuska ustawa w pewnym stopniu skomplikowała życie przedsiębiorstw transportowych. Nowe regulacje, a dokładnie ich wdrożenie, zaczęły generować koszty i problemy logistyczne wewnątrz firmy* – dodaje nasz rozmówca.

Ustawa Loi Macron znacząco różni się od niemieckiego MiLoG-a. Wiele kwestii przez długi czas nie było sprecyzowanych, w szczególności to, jakie składniki można zaliczyć do minimalnego wynagrodzenia obowiązującego na terenie Francji. – *Pierwotny formularz, który miał posiadać kierowca podczas kontroli w formie papierowej wraz z umową o pracę, również został opublikowany zaledwie kilka dni przed wprowadzeniem przepisu, co było dużym problemem dla kierowców, którzy w tym czasie już przebywali na terenie Francji* – mówi Marek Kliś, radca prawny z Kancelarii Transportowej Koben. Jego zdaniem jednym z największych wyzwań dla przedsiębiorców było znalezienie przedstawiciela we Francji, a to jeden z głównych obowiązków, jakie nakłada ustawa.

Eksperci przyznają, że przepisy francuskie są dużo bardziej skomplikowane i trudne w zrozumieniu niż niemieckie. Od przedsiębiorców wymaga się naliczania i pokrywania w wypłacie wielu dodatków do wynagrodzenia wynikających z układów zbiorowych. – *Mamy tutaj m.in. dodatki stażowe, dodatki za pracę w niedziele i święta czy też skomplikowane operacje związane z wyliczaniem amplitudy. Dodatkowe obciążenie stanowi konieczność posiadania przedstawiciela na terenie Francji czy też obsługa szczegółowego, elektronicznego systemu zgłoszeń kierowców (SIPSI). Sam system w początkowej fazie działania nie uniknął poważnych błędów. Problemy z zalogowaniem się na swoje konto i utworzeniem zgłoszenia były nagminne* – wymienia Adam Kapuściński, Ekspert ds. Wdrożeń i Szkoleń w Inelo Polska i dodaje, że bardzo dużo emocji wywołała również informacja o wprowadzaniu obowiązkowej opłaty za korzystanie ze strony SIPSI. – *Wymieniana była kwota 40 euro za każdego delegowanego pracownika. Do dnia dzisiejszego opłata ta nie została wprowadzona, a temat „przycichł"* – dodaje Adam Kapuściński.

Zdaniem wielu przedstawicieli rynku przewoźników wprowadzenie ustawy Loi Macron zmusiło polskie firmy do zaakceptowania istniejącego stanu rzeczy albo zrezygnowania z aktywności na rynku francuskim. – *Jednym ze skutków jest z pewnością wycofanie się niektórych przewoźników z rynku francuskiego. Ponadto do skutków wprowadzenia ustawy Loi Macron można zaliczyć wzrost obciążeń firm transportowych związanych z kosztami samych kierowców, przedstawicieli, ale też dodatkowej dokumentacji* – twierdzi Aleksandra Cieślik, Koordynator Obszarów Spedycji w firmie Omida. Inne skutki to rozwój firm świadczących usługi przedstawicielstwa we Francji i firm prawno-doradczych specjalizujących się w prawie francuskim. Niektóre polskie firmy zdecydowały się założyć swoją siedzibę we Francji i tam zarejestrować cześć swojego taboru, czego skutkiem jest płacenie podatku we Francji.

Największy problem?

Podstawowe wymagania dotyczące przewoźników to konieczność ewi-

Prymitywny protekcjonizm

– Po dwóch latach obowiązywania ustawy Macrona transporty do Francji niezmiennie budzą obawy przewoźników. W kontekście horrendalnych kar oraz złożonych procedur administracyjnych większość małych firm świadomie omija ten kraj. Te większe próbują sobie jakoś radzić, nie będąc jednak pewne, w jakim stopniu przyjęte rozwiązania faktycznie zabezpieczą je przed konsekwencjami. Przepisy są bowiem na tyle ogólne, a zasady kontrolowania na tyle nieskoordynowane, że nigdy nie można spać spokojnie. Cześć formalności można już wprawdzie dzisiaj przeprowadzić elektronicznie, ale system nie działa do końca sprawnie, generując duże opóźnienia. Poza tym kierowca ciągle musi mieć przy sobie umowę o pracę przetłumaczoną na język francuski, a firma dysponować lokalnym przedstawicielem, reprezentującym ją w kontaktach z władzami. Na wymogi formalne nakładają się zazębiające się ze sobą kompetencje urzędów kontrolnych. Lokalni przedstawiciele stanowią stronę wyłącznie dla inspekcji pracy, ale już nie dla działającej mobilnie inspekcji drogowej. Ta ostatnia jest chyba najbardziej aktywna, szczegółowo weryfikując wypełnianie podstawowych wymogów formalnych. Za każde przewinienie nakładana jest kara 2 tys. euro. Inspektorzy zupełnie ignorują ustanowionego przedstawiciela przewoźnika we Francji, rozmawiając wyłącznie z kierowcą. Ponieważ raczej niewielu kierowców władza językiem francuskim, większość dyskusji kończy się karą. Kara ta najczęściej musi być uiszczona bezzwłocznie, aby pojazd mógł kontynuować trasę. Kolejnym krokiem może być spór z urzędem, a dalej postępowanie sądowe. W obu przypadkach pojawiają się dodatkowe zaangażowanie i koszty. Ciężko mi w tej sytuacji zrozumieć, w jaki sposób ustawa Macrona faktycznie wspiera walkę z dumpingiem socjalnym, a tym bardziej, jak Komisja Europejska może jednocześnie wspierać digitalizację i nowe modele biznesowe, akceptując przy tym przejawy tak radykalnego i dodatkowo prymitywnie pracochłonnego protekcjonizmu. Mam jedynie nadzieję, że kolejne regulacje europejskie, dotykające w ostatnich latach transport, będą dostosowane do otaczającej nas rzeczywistości i zdroworozsądkowe, inaczej trzeba będzie zapomnieć o wspólnym rynku europejskim i ponownie wznieść granice. Ufam, że na to ostatnie nie pozwolą sami konsumenci. Ich nie obchodzi wielka polityka. Dla nich świat to jedna wielka aplikacja, która powinna działać szybko, tanio i niezawodnie.

Paweł Trębicki
Dyrektor Generalny
Raben Transport

Uczeń przerósł mistrza

– Wprowadzając MiLoG, Republika Federalna utorowała drogę, którą w kolejnych latach podążyło kilka kolejnych krajów dawnej „Piętnastki", ale niedawno również np. Czechy. W tym kontekście akurat Francję śmiało można nazwać uczniem, który przerósł mistrza. Katalog obostrzeń i biurokratycznych wymagań wynikających z Loi Macron może posłużyć za modelowy przykład utrudnienia życia i – nie bójmy się tego słowa – dyskryminowania całej wielkiej branży pragnącej działać w ramach wolności przepływu osób i towarów, na którą to wolność my – „Nowi" – umawialiśmy się z „Piętnastką". Ustawodawstwo Loi Macron było projektem podyktowanym typowo politycznie, którego celem było zaspokojenie oczekiwań sfrustrowanej części elektoratu. Jak pokazuje dalsza, skądinąd godna pozazdroszczenia, droga politycznej kariery ojca owego projektu, był to z jego punktu widzenia strzał w dziesiątkę. Oczywiście operatorzy funkcjonujący na tym rynku dali sobie radę i dostosowali się do nowych realiów. Wyrosło na tej fali sporo firm konsultingowych i innych świadczących usługi „przedstawiciela we Francji" itp.

Jerzy Gębski
Menedżer Projektów PR i Marketing
Enterprise Logistics

© Grupa Raben

dencjonowania czasu pracy na terytorium Francji, terminowa wypłata należnego minimalnego wynagrodzenia oraz przechowywanie dokumentacji związanej z oddelegowaniem przez okres dwóch lat. Przed rozpoczęciem delegowania przedsiębiorca ma również obowiązek zarejestrowania zgłoszenia każdego delegowanego pracownika. – *Od początku 2017 roku działa specjalny elektroniczny system zgłaszania pracowników – portal SIPSI. Maksymalny okres, na jaki można dokonać zgłoszenia, wynosi pół roku. Na firmie ciąży również obowiązek powołania w formie pisemnej przedstawiciela na terytorium Francji, który również musi przechowywać część dokumentacji związanej z oddelegowaniem. Odrębne wymogi odnoszą się do wyposażenia kierowcy w niezbędną dokumentację, którą będzie mógł przedstawić do kontroli na drodze. Wymaganymi dokumentami są: kopia zaświadczenia o delegowaniu w języku francuskim (wygenerowana za pośrednictwem portalu SIPSI), umowa o pracę oraz druk potwierdzenia ubezpieczenia pracownika w Polsce – „A1"* – wymienia podstawowe wymagania ustawy Loi Macron Adam Kapuściński z Inelo Polska. W przypadku pracowników zatrudnionych w agencji pracy tymczasowej dodatkowo wymagana jest przetłumaczona na język francuski kopia umowy o pracę tymczasową oraz kopia umowy o udostępnienie pracownika.

Które z obostrzeń, jakie obowiązują obecnie, są dla polskich przedsiębiorców transportowych najbardziej problematyczne? – *Podstawowym problemem polskiego przedsiębiorcy transportowego jest znaczne podwyższenie kosztów wynagrodzenia pracownika. Według polskiego prawa kierowcy będącemu w delegacji oprócz pensji podstawowej przysługuje zwrot kosztów podróży służbowej* – mówi Wojciech Razmus, Kierownik Działy Sprzedaży w firmie SRW. Loi Macron nakłada dodatkowe koszty za pracę, która de facto już została zapłacona. Koszty, które podlegają opodatkowaniu oraz oskładkowaniu. – *Kolejną przeszkodą administracyjną jest wymóg posiadania reprezentanta na terytorium Francji. Osoba ta dla celów kontrolnych musi posiadać dostęp do aktualnych informacji o pracownikach oddelegowanych, rozliczeniach czasu pracy oraz potwierdzeń wypłaty wynagrodzenia za pracę we Francji* – dodaje ekspert SRW.

Przedstawicielstwo i odpowiedzialność z tym związania to również zdaniem Waldemara Księżyka z Kancelarii ITD-PIP największy kłopot, z jakim dziś trzeba się zmierzyć. Firmy poszukują wiarygodnych ofert takiej usługi. Ważne jest, żeby konkretny przedstawiciel był podmiotem zweryfikowanym przez francuskie służby kontrolne. – *Kontrole przeprowadzane są często i osoby reprezentujące firmy na terenie Francji muszą posiadać umiejętności i możliwości komunikacji z urzędami kontrolującymi kierowców na drodze. Kontroli takich odbyło się już wiele i faktycznie gdyby nie znajomość specyfiki francuskich schematów działań, nakładane kary mogłyby być o wiele dotkliwsze* – mówi Waldemar Księżyk i wspomina o jeszcze jednym problemie związanym z Loi Macron, jakim jest wymóg zgłaszania każdego pracownika do systemu internetowego. Brak instrukcji wypełniania zgłoszenia i niezrozumiałe definicje powodują w opinii eksperta uzasadnione frustracje wśród przewoźników. Nie bez echa pozostają również zawiłości rozliczania tych należności oraz interpretacje podatkowe, ubezpieczeniowe itp.

Dla przedstawicieli firm transportowych problemem są na pewno zmiany stawek podstawowych płacy minimalnej we Francji czy innych regulacji prawa francuskiego. Zdaniem Aleksandry Cieślik z firmy Omida problemem nie jest wiedza na ten temat, ponieważ firmy mają swoich przedstawicieli i doradców, a potrzeba obserwacji i analiza w odniesieniu do działalności własnej firmy. – *Odpowiedź na pytanie, na ile dalszy wzrost kosztów pracowników delegowanych wpływa na wynik firmy. Zagrożenie zaostrzeniem przepisów francuskich dotyczących delegowaniu pracowników i wzmożone kontrolne zapowiadane przez rząd francuski na pewno też działają niepokojąco na polskie firmy. Nie wiedzą one, czego mogą się jeszcze spodziewać, a co będą musiałby zaakceptować, chcąc działać na rynku francuskim* – zauważa Aleksandra Cieślik.

Wsparcie specjalistów

Inelo od wielu lat wspiera firmy transportowe w działaniach związanych z rozliczaniem wynagrodzeń kierowców. – *Wraz z pojawieniem się dodatkowych wymagań i przepisów związanych z płacami minimalnymi rozbudowaliśmy nasze oprogramowanie 4Trans tak, aby umożliwić łatwe wyliczenie wymaganego przepisami wynagrodzenia w poszczególnych*

krajach. Dodatkowo, na organizowanych cyklicznie szkoleniach otwartych przekazujemy wiedzę na temat zawiłości przepisów dotyczących płacy minimalnej w krajach Europy – mówi Adam Kapuściński. Inelo organizuje również szkolenia bezpośrednio w firmach u klientów, gdzie eksperci szczegółowo omawiają wybrane zagadnienia, a niejednokrotnie pomagają także znaleźć dodatkowe rozwiązania pozwalające na ograniczenia kosztów.

Oferta Kancelarii ITD-PIP zapewnia rozwiązania zarówno dla małych, jak i dużych firm. Dla mniejszych podmiotów, które posiadają kilku kierowców i chcą zminimalizować kwestie formalności, oferuje usługowe rozliczanie kierowców. W usłudze tej zamykają się zarówno rozliczenia płacy minimalnej, jak również wyliczenia diet, zgłoszenia do systemów MiLoG czy Loi Macron oraz innych obowiązujących w krajach UE. – *To idealne rozwiązanie dla tych, którzy ze względu na rozmiar firmy i natłok obowiązków chcą zaoszczędzić czas. Po stronie przedsiębiorstwa leży jedynie obowiązek przekazania niezbędnych danych: informacji o pracownikach, zawartej umowie, przekroczonych granicach (np. z systemów GPS) oraz plików DDD lub skanów tzw. tarczek. Następnie dokonujemy stosownych wyliczeń, czego efektem finalnym są: rozliczenia delegacji, płacy minimalnej, wskazanie naruszeń i wydruk wszelkich niezbędnych dodatkowych dokumentów* – mówi Waldemar Księżyk i dodaje, że takie rozwiązanie jest znacznie bezpieczniejsze niż prowadzenie wyliczeń na własną rękę przez osoby wewnątrz firmy w przypadku, gdy nie posiadają one odpowiednich kwalifikacji.

Ustawa Loi Macron znacząco różni się od niemieckiego MiLoG-a. Wiele kwestii przez długi czas nie było sprecyzowanych, w szczególności to, jakie składniki można zaliczyć do minimalnego wynagrodzenia obowiązującego na terenie Francji.

Z kolei Kancelaria Transportowa Koben od początku wprowadzenia ustawy Loi Macron świadczy usługi przedstawiciela na terenie Francji oraz z zakresu rozliczania czasu pracy kierowców wraz z rozliczeniem płacy minimalnej. – *Jesteśmy w stanie pomóc w czasie kontroli, ponieważ zatrudniamy prawników biegle władających językiem francuskim, co znacznie ułatwia komunikację ze służbami kontrolnymi i niejednokrotnie pozwala na obniżenie wysokości obligatoryjnej kaucji, która zazwyczaj nakładana jest w maksymalnej wysokości, właśnie z uwagi na barierę językową* – mówi Marek Kliś.

Firma SRW daje przedsiębiorcy komfort i możliwość skupienia się na głównym celu swojej działalności, czyli realizacji usług transportowych. – *Z partnerem, takim jak SRW, przedsiębiorca ma pewność, że rozliczenia wynikające z ustawy Loi Macron będą wykonane prawidłowo, na czas oraz, co jest bardzo ważne, zgodnie z obowiązującymi w danym momencie przepisami. Dodatkowo dbamy, aby dane rozliczeniowe znalazły się, zaraz po ich wykonaniu, w bazie danych naszego reprezentanta, który z ramienia SRW dba o interesy naszych partnerów* – mówi Wojciech Razmus. Oprócz aktualnej wiedzy SRW oferuje wsparcie w różnego rodzaju sytuacjach losowych, jak kradzież ciągnika, czy też pomoc w załatwieniu odbioru gotówki przez kierowcę we francuskim banku. – *Bywa, że w natłoku różnych spraw przedsiębiorca dopiero podczas kontroli swojego pojazdu na drodze we Francji przypomina sobie o wyżej wymienionych obowiązkach. Zazwyczaj skutkuje to karą finansową oraz wstrzymaniem operacji transportowej do momentu uzupełnienia dokumentacji* – mówi Wojciech Razmus. W tego typu przypadkach zespół pracowników SRW jest gotów do działania i udzielenia natychmiastowej pomocy.

Widoczne skutki

– Doświadczenia z rynku niemieckiego były wskazówką dla władz francuskich, w jaki sposób wdrożyć i jak postępować w przypadku Loi Macron. Wprowadzenie Ustawy poskutkowało ograniczeniem liczby firm transportowych wykonujących przewozy do i z Francji, a te które pozostały, chcąc sprostać nowym wymogom, zdecydowały się podnieść ceny frachtów. W związku z tym nastąpił wzrost kosztów usług i spadła konkurencyjność polskich przewoźników na rynku UE. Straciły na tym zarówno podmioty, dla których Francja jest rynkiem zbytu, jak i firmy transportowe. Wcześniejsze doświadczenie związane z dostosowywaniem się do wymogów ustawy MiLoG-u niewiele pomogło polskim firmom, ponieważ przepisy Loi Macron są dużo bardziej dotkliwe i restrykcyjne, a co za tym idzie, trudniej się do nich podporządkować. Kraje wprowadzające podobne ograniczenia działają niespójnie i każde z nich ustala własne, indywidualne wymagania. Firmy, chcąc je spełnić, muszą poruszać się w gąszczu zawiłych przepisów, co oprócz dodatkowych kosztów powoduje rozrost administracji.

Przemysław Koszalik
Menedżer Dystrybucji Międzynarodowej
Fresh Logistics Polska