

Halmstad, 2016-07-01

I Frankrike har man skapat en ny lag om minimilöner kallad "Loi Macron" vilken får en mycket omfattande effekt på företag inom transportbranschen. För att informera Er om lagens innehåll och vilka åtgärder ni som transportör har att vidtaga återges nedan delar av information vilken vi erhållit av vårt branschförbunds (STIF) Bryssel-representant:

Lagen börjar gälla den 1 juli 2016 och från den dagen kan den komma att tillämpas fullt ut av franska kontrollmyndigheter.

Det vi fick reda på och som vi kan slå fast nu är följande;

- Lagen börjar tillämpas den 1 juli 2016
- Den skall tillämpas på vägtransporter oavsett om det är en gods- eller passagerar
- o Med andra ord gäller lagen även för busstransporter
- Lagen gäller oavsett totalvikten på fordonet
- o Dvs ingen skillnad om fordonet väger över eller under 3.5 ton
- Lagen skall tillämpas på
- o Internationella transporter till-/från Frankrike
- o Cabotagetransporter i Frankrike
- Lagen skall inte tillämpas på
- o Transit-transporter igenom Frankrike

Minimilönerna är på € 9.60 men utöver det skall 'övriga ersättningar' räknas till. För svenska chaufförer (såväl gods- som buss) blir kravet på minimilön (Fransk) inte tillämplig (det angavs att den franska lagen endast skulle tillämpas om chaufförens lön i hemlandet var lägre än den i Frankrike, något som nog inte blir fallet med svenska chaufförer).

Ett svensk åkeri eller bussbolag som kör cabotagetransporter i Frankrike eller internationella transporter till / från Frankrike måste dock ändå uppfylla formaliakraven vilka är följande:

Krav på 'certifikat'.

I Tyskland måste en 'deklaration' skickas in [till tyska tullmyndigheten] innan transporter utförs. Det blir inte så i Frankrike utan varje 'arbetsgivare' (åkeri och/eller bussbolag) skall istället fylla i ett formulär (som kommer att inom kort ligga uppe på Franska ministeriets hemsida) och printa ut detta. Chauffören måste sen föra med sig detta 'certifikat' i förarhytten och kunna visa upp det vid kontroll längs vägkant. Om chauffören ej kan visa upp detta 'certifikat' kan böter om € 750 dömas ut av polisman.

Certifikatet gäller som längst i 6 månader (sen måste ett nytt ställas ut).

Certifikatet måste medfölja i pappersform (och kan ej vara elektroniskt)

För svenska åkerier eller bussbolag som kör internationella transporter till/från Frankrike samt ev. även cabotagetransporter måste således ett sådant 'certifikat' fyllas i och medfölja transporten för att kunna visas upp av chauffören vid kontroll.

Krav på dokumentation – löneuppgifter

I certifikatet skall arbetsgivaren fylla i chaufförens löneuppgifter och om den inhemska lönen är lägre än den franska så skall arbetsgivaren kunna styrka att chauffören får 'korrekt ersättning'. Detta kan ske genom att anställningsavtal samt kopior på löneutbetalningar bifogas certifikatet.

Även dess löneuppgifter (anställningsavtal samt kopior på löneutbetalningar) måste medfölja i pappersform och böter för att ej kunna visa upp dessa kan dömas ut av polisman till € 450.

För svenska åkerier eller bussbolag som kör internationella transporter till/från Frankrike samt ev. även cabotagetransporter bör det räcka med att själva anställningsavtalet medförs, vari det framgår att chaufförens villkor klart överstiger de franska minimikraven.

Språk – dokumentation

Under presentationen framgick det av materialet att dokumenten skulle medföljas i en 'translated version', dvs på Franska.

Själva formuläret ('certifikatet') skall publiceras på franska ministeriets hemsida på alla EU:s officiella medlemsspråk, dvs. även svenska, och då formuläret är "standard" bör ett svenskt kunna användas.

Anställningsavtal bör dock åtminstone vara på engelska

För svenska åkerier eller bussbolag som kör internationella transporter till/från Frankrike samt ev. även cabotagetransporter bör det räcka med att fylla i formuläret (certifikatet) på franska ministeriets hemsida på svenska (eller engelska) medan anställningsavtalet bör översätta till engelska.

Krav på inhemsk – fransk – 'representant'

Alla åkerier och/eller bussbolag som kör internationella transporter till /från Frankrike samt även eventuella cabotagetransporter måste ha en fransk 'representant'. Det finns inga formkrav på vem denne representant kan vara utan det är parterna fritt att utse någon. Det kan vara en advokatfirma, speditör, resebyrå... Men en representant måste utses. Representanten kan agera representant för flera utländska åkerier / bussbolag.

Representanten måste ha samtliga handlingar såsom kopior av certifikat (alla certifikat utan undantag) samt alla tillämpliga anställningsavtal och om så behövs kopior av löneutbetalningar. Representanten kan ha dessa handlingar i elektronisk format men måste spara dem i 18 månader.

I certifikatet som skall uppvisas vid vägkant måste det framgå vem som är 'representant' och avsaknad av en sådan 'representant' kan ge böter om € 1 000 per anställd chaufför.

För svenska åkerier eller bussbolag som kör internationella transporter till/från Frankrike samt ev. även cabotagetransporter måste en fransk representant utses (innan 1 juli 2016) och denne måste ha samtliga certifikat samt anställningsavtal för chaufförer som kör till/från Frankrike (i elektronisk form). Det kan dock vara samma 'representant' för alla bussbolag t.ex.

Ej tillämpning för transit-transporter genom Frankrike

Transporter genom Frankrike (transit) skall undantas. Dock gäller det att vid en kontroll kunna styrka att transporten verkligen är transit och inte internationell. Om en transport sker mellan Sverige och Spanien är det en transit-transport som skall vara undantagen men om gods lastas på i Frankrike (med destination Spanien) förvandlas transporten i sin helhet till en internationell transport. Samma sak gäller en busstransport till Spanien där passagerare stiger på bussen i Frankrike.

Om gods eller passagerare tas ombord i Frankrike blir således transit-transporten internationell och certifikat måste medföras, samt en representant i Frankrike ha utsetts. Om gods eller passagerare tas ombord och en transit-transport förvandlas till internationell utan att dessa dokument medförts eller representant utses kan böter komma att utdömas vid vägkontroll

För svenska åkerier eller bussbolag som kör transit-transporter genom Frankrike bör 'bevis' medföras för att styrka att transporten är just transit. Det kan röra sig om fraktmanifest (godstransporter) samt reseplanering och passagerarlistor för busstransporter.

ENGLISH

Information to carriers about Loi Macron French law of minimum wages

France has introduced a new law on minimum wages called "Loi Macron" which have a wide impact on transport companies. To inform you of the content of the new law and what measures you as a transport company has to take we give You below pieces of information which we received from our forwarders organisation STIF and its Brussels Representative:

The law takes effect July 1, 2016 and from that date, it can be fully applied by the French regulatory authorities.

What we found out and we can state now is as follows;

- The law is applied July 1, 2016
- It applies to road transport, whether it is a freight or passenger transport
 - o In other words, the Act also applies for bus transport
- The law applies regardless of the total weight of the vehicle
 - o That no difference if the vehicle weighs over or under 3.5 tons
- The law applies to
 - o International transport to / from France
 - o cabotage in France

- The law does not apply to
 - o Transit transport through France

Minimum wages are at € 9.60 but other remunerations are also to be counted. For Swedish drivers (both freight and bus), the requirement of minimum wage (French) not applicable (it was stated that the French law would only apply if the driver's salary in the home country was lower than in France, something that probably will not be the case with Swedish drivers).

A Swedish haulage or bus companies that run cabotage operations in France or international transport to / from France would still need to meet the formal requirements which are as follows:

Requirements for 'certificates'.

In Germany, a 'declaration' is to be submitted [to the German customs authority] before transport is performed. It is not so in France. Instead any "employer" (fleet and / or bus companies) should fill in a form (which will shortly be up on the French Ministry website) and print it. The driver must then bring this 'certificate' in the cab and be able to show it when roadside checks are done. If the driver can not show this 'certificate' fines of € 750 can becondemned by the police.

The certificate is valid for a maximum of six months (thereafter it must be renewed).

This certificate must on paper (and can not be an electronic document)

For Swedish hauliers and bus companies operating international transport to / from France as well as cabotage transports must therefore have such a 'certificate' completed and it has accompany the vehicle to be presented by the driver at the controls.

Requirements for documentation - wage data

In the certificate, the employer must fill in the driver's wage data and if the domestic salary is lower than the French so the employer must be able to prove that the driver gets 'adequate compensation'. This can be done by contract and copies of wage payments attached to the certificate.

Also salary data (employment agreements and copies of pay slips) as paper documents must accompany the truck. Fines for not being able to show these documents at a roadside checkcase these may be imposed by the police officer to € 450.

For Swedish hauliers and bus companies operating international transport to / from France as well as cabotage operations it should be sufficient that the employment contract is provided, where it appears that the driver's condition clearly exceed the French minimum requirements.

Language - Documentation

During the presentation it was clear from the material that the papers would be accompanied in a 'translated version', that is in French.

The actual form ('Certificate') to be published in French Ministry website in all official EU languages , i.e. also Swedish, and as the form is a "standard" form, a Swedish version should be sufficient.

Employment contracts should at least be in English

For Swedish hauliers and bus companies operating international transport to / from France as well as cabotage operations it should be sufficient to complete the form (certificate) at the French Ministry website in Swedish (or English) whilst the employment contract should be translated into English.

Requirements for domestic - French - 'Representative'

All hauliers and / or bus companies that operate international transport to / from France, as well as any cabotage operations must have a French 'representative'. There are no formal requirements on who that representative can be. It is free for the parties to appoint anyone. There may be a law firm, agent, travel agency ... But a representative must be appointed. The representative can act representative for several transport operators / bus companies.

The representative must have all the documents, such as copies of certificates (all certificates without exception) and all applicable employment contracts and if necessary copies of payroll. The representative can have these documents in electronic format, but must save them in 18 months.

The certificate must be presented at the roadside, it must be clear who is 'representative' and the absence of such a 'representative' can bring a fine of € 1,000 per employee driver.

For Swedish hauliers and bus companies operating international transport to / from France as well as cabotage must have a French representative appointed (before July 1, 2016), and he must have all licenses and contracts of employment for drivers who are driving to / from France (in electronic form). It could be the 'representative' for all bus companies.

No application of the law for transit shipments through France

Shipments only passing France (transit) shall be excluded. However, it is important that at roadside it must be possible to prove that the transport is actually the transit and not international. If a transport is made between Sweden and Spain, it is a transit-transportation and shall be exempt but if further goods is loaded in France (with the destination of Spain) the transport is in its entirety transformed to an international journey. The same applies to a bus to Spain where passengers get on the bus in France.

If the goods or passengers are taken on board in France thus the transit-transport becomes international and certificates must be kept, and a representative in France have to be appointed. If goods or passengers are taken on board and a transit-transport turns into an international transport without these documents entrained or representative appointed fines may be imposed at the roadside

For Swedish hauliers and bus companies that operating the transit transport through France it is vital that 'proof' can be provided in order to prove that the transport is in transit. It may be cargo manifest (freight transport) and travel schedules and passenger lists for bus transport.