

ABC PRZEWOŹNIKA

CZĘŚĆ 3 - HISZPANIA



Szanowni Państwo,

Już po raz trzeci oddajemy w Wasze ręce przewodnik ABC Przewoźnika.

W tym wydaniu chcemy zaprosić Państwa na Półwysep Iberyjski do słonecznej Hiszpanii. Wspólnie z naszym partnerem merytorycznym, Kancelarią KOBEN, postanowiliśmy podsumować najważniejsze informacje dotyczące realizacji przewozów na terenie tego kraju

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

Życzę miłej lektury.

Z poważaniem,

Piotr Gąska

Dyrektor Rynku Transportu Ciężkiego



HISZPANIA – O CZYM KIEROWCA I PRZEWOŹNIK POWINNI WIEDZIEĆ



Hiszpania znajduje się w czołówce krajów UE w zakresie wykonywania operacji transportowych. Wzorując się na Francji, również wprowadziła płacę minimalną w branży transportowej oraz wzmogła kontrole drogowe.

Co roku hiszpańskie Ministerstwo Finansów przedstawia plan kontroli na dany rok, i co roku następuje jego intensyfikacja. W samej Katalonii w roku 2017 przeprowadzone kontrole skutkowały wszczęciem ponad 200 postępowań administracyjnych.

Powodem powyższego jest spadek aktywności gospodarczej wynikającej z kryzysu oraz większa liczba nieuczciwych praktyk rynkowych. Problem Hiszpanii również polega na tym, że tamtejsi przewoźnicy przenoszą swoją działalność do innych krajów UE, w poszukiwaniu niższych kosztów działalności.

Plan Inspekcji zakłada m.in. nakładanie kar za nielegalny kabotaż nie tylko na przewoźnika, ale również na firmę, która zamówiła stosowną usługę, bez względu na to, czy jest ona przewoźnikiem, spedytorem, czy załadowcą.

Na przewoźnika może zostać nałożona kara w wysokości 4.001 euro, natomiast na podmiot zamawiający usługę kabotażową – kara w wysokości 2.001 euro.

Plan Inspekcji jest pozytywnie oceniany przez stowarzyszenia hiszpańskich przewoźników.

Nie bez znaczenia pozostają również statystyki, w których kluczową pozycję zajmuje Polska. Liczba operacji transportowych w transporcie międzynarodowym realizowanym przez polskich przewoźników wzrosła dwukrotnie w ciągu ostatnich kilku lat. W roku 2008 kabotaż wykonywany przez polskie firmy wynosił w przybliżeniu 1mld ton/km towarów, czyli praktycznie tyle samo, co w przypadku Hiszpanii. W roku 2014 wartości te wynosiły już 9mld ton/km towarów – prawie cztery razy więcej niż w przypadku Hiszpanii oraz Holandii – dwóch przodujących przewoźników w transporcie kabotażowym.

Również w tzw. „cross-trade”, czyli transporcie międzynarodowym pomiędzy krajami trzecimi, innymi niż kraj siedziby przewoźnika – Polska zajmuje czołową pozycję. W 2014 r., jak podają Hiszpanie, polscy przewoźnicy wykonali przewóz ponad 40mld ton/km towarów, tj. osiem razy więcej niż w roku 2004.

ABC PRZEWOŹNIKA

CZĘŚĆ 3 - HISZPANIA



Płaca minimalna

27 maja 2017 r. Hiszpania implementowała Dyrektywę UE o delegowaniu pracowników.

Ustawa w obecnym kształcie zakłada, że zagraniczni pracodawcy, którzy delegują pracowników do pracy na terytorium Hiszpanii poniżej 8 dni – nie podlegają przepisom regulującym płacę minimalną.

W przypadku pobytu wynoszącego co najmniej 8 dni – pracodawca musi spełnić szereg obowiązków:

- Dokonać uprzedniej notyfikacji delegowania pracownika za pomocą środków komunikacji elektronicznej, w sposób przyjęty przez Ministerstwo Pracy.
- Zgłoszenie delegowania powinno zawierać wszystkie informacje niezbędne do zidentyfikowania usługi, która ma zostać wykonana (m.in. identyfikacja zagranicznego pracodawcy i pracownika delegowanego, początek delegowania i przewidywany okres delegowania).
- Wyznaczyć reprezentanta w Hiszpanii, który będzie odpowiedzialny przed instytucjami hiszpańskimi za naruszenia przepisów przez zagranicznego pracodawcę.

Niemniej jednak hiszpański związek przewoźników silnie oponuje przeciwko nowej regulacji, żądając zniesienia limitu 8 dni i objęcia rygorami wynikającymi z przepisów regulujących płacę minimalną również branżę transportową.

Aktualnie brak jest przepisów wykonawczych, na podstawie których służby kontrolne mogłyby przeprowadzać kontrole przewoźników.

30% upust przy mandatach

Podczas kontroli drogowej kierowcom niejednokrotnie oferuje się możliwość skorzystania z niższej kwoty mandatu. Z uwagi na bariery językowe często zdarza się, że ani kierowca, ani przewoźnik nie zdają sobie sprawy, że w przypadku skorzystania z **30% upustu**, przyznajemy się do winy i **zrekamy się prawa do odwołania od mandatu**, nawet jeśli zostałby nałożony niesłusznie lub nie zgadzamy się z nim. W takim przypadku organ administracyjny po prostu odrzuci odwołanie. Podobna praktyka ma miejsce we Francji oraz we Włoszech.

Kary za brak licencji

Hiszpańska Policja nakłada mandaty na przewoźników posiadających pojazdy o DMC do 3,5t za brak posiadania licencji wspólnotowej. Mandat wynosi 4001 euro. Jeśli kierowca dokona płatności na miejscu, ma możliwość skorzystania w 30% upustu. W przeciwnym wypadku musi wpłacić pełną kwotę tytułem kaucji, z której zostanie pobrana ewentualna kara przez organ administracji.

Podejście hiszpańskich służb kontrolnych jest takie, że skoro w Hiszpanii można uzyskać licencję na przewóz do 3,5t, to również przewoźnicy zagraniczni powinni posiadać taką licencję. Ostatnie zanotowane przypadki takich mandatów miały miejsce w Galicji, Asturii oraz Aragonii.

W niektórych comunidades autónomas można spotkać bardziej liberalne podejście, tj. mandat zostanie nałożony tylko w przypadku wykonywania operacji kabotażowych, natomiast w przypadku transportu międzynarodowego mandaty nie są nakładane. Taka sytuacja miała miejsce w ostatnim kwartale w Kastylia i León. Argumentacja służb kontrolnych sprowadzała się do tego, że przewoźnik wykonywał nielegalny kabotaż, ponieważ, zdaniem organu, tylko przewoźnik pow. 3,5t może wykonywać legalny kabotaż. Zatem kara nakładana była nie za brak licencji, ale za nielegalny kabotaż.

Wobec powyższego, służby kontrolne całkowicie pominęły przepis art. 8 ust. 5 w zw. z art. 1 ust. 5 lit. c Rozporządzenia 1072/2009, który wprost stanowi, że pojazdy do 3,5t również są uprawnione do wykonywania operacji kabotażowych na zasadach przewidzianych w tym akcie prawnym.

ABC PRZEWOŹNIKA

CZĘŚĆ 3 - HISZPANIA



Nawet w przypadku skorzystania z 30% upustu można skutecznie wnieść odwołanie, bowiem działania hiszpańskich służb kontrolnych są sprzeczne z ustawodawstwem UE. Procedura jest jednak żmudna, w pierwszej kolejności właściwy organ administracji musi rozpoznać sprawę, a następnie wystąpić do lokalnego Skarbu Państwa danej comunidad autónoma o zwrot uiszczonej przez przewoźnika kwoty.

45h w kabinie

Hiszpania również odpowiedziała na wyrok Trybunału Sprawiedliwości UE z dnia 20 grudnia 2017 r., który orzekł, że kierowca nie może spędzać w pojeździe regularnych tygodniowych okresów odpoczynku.

W hiszpańskim Ministerstwie trwają prace nad nowelizacją ustawy, która wprowadzi zakaz odbierania regularnego tygodniowego odpoczynku w kabinie pojazdu.

Na chwilę obecną wysokość kary nie jest znana. Zakaz miał zacząć obowiązywać od 1 lipca 2018 r., ale z uwagi na opóźnienie w pracach legislacyjnych planuje się, że kara zostanie wprowadzona od 1 stycznia 2019 r.

Oznakowanie palet

Z uwagi na rozprzestrzenianie się szkodnika drzewa sosnowego z terenu Portugalii na teren Hiszpanii, hiszpańskie władze planują wprowadzenie stosownych obostrzeń, jak to ma miejsce u jej zachodniego sąsiada.

W Portugalii wprowadzone zostały restrykcje dotyczące przewozu drewna, w tym palet, a mianowicie obowiązek poddania palet obróbce fitosanitarnej ISPM FAO nr 15 i odpowiednie oznakowanie palety lub wykazanie takiej obróbki poprzez stosowny dokument towarzyszący. W Portugalii kara za niewypełnienie powyższych obowiązków wynosi od 10.000 euro do 44.000 euro.

Prawidłowe oznakowanie palety powinno wyglądać następująco:



Radca prawny,
Marek Kliś