

ABC PRZEWOŹNIKA

CZĘŚĆ 5 - NIEMCY



Szanowni Klienci,

po raz piąty oddajemy w Wasze ręce przewodnik ABC Przewoźnika. W tym wydaniu chcemy zaprosić Państwa do Niemiec.

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



NIEMCY – CZYLI CO PRZEWOŹNIK I KIEROWCA WIEDZIEĆ POWINIEN



Republika Federalna Niemiec z uwagi na bliskość położenia względem Polski jest częstym kierunkiem kabotażu dla polskich przewoźników, począwszy od przewozu towarów niemieckich producentów, a kończąc na ruchu turystycznym obsługiwanym przez polskie przedsiębiorstwa.

Możliwość zaliczenia zdecydowanej części diety oraz ryczałtów do płacy minimalnej jest niewątpliwie jednym z większych atutów branych pod uwagę w trakcie świadczonych na terytorium tego kraju usług. Skutkuje to w zdecydowanej większości przypadków brakiem konieczności wypłacania wyrównania do niemieckiej płacy minimalnej.

Poruszając się po Niemczech, należy jednak zwrócić uwagę na kilka kwestii, o których poniżej.

Kary za poruszanie się pojazdem ponadgabarytowym, pojazdem z przekroczoną dopuszczalną masą całkowitą oraz pojazdem ze źle zabezpieczonym towarem

Obecnie coraz częściej można spotkać się z wysokimi karami pieniężnymi, które są nakładane przez organy niemieckie między innymi za przekroczenie dopuszczalnej masy całkowitej lub dopuszczalnych wymiarów pojazdów, jak również za źle zabezpieczony towar. Wskazane naruszenia mogą powodować zagrożenie w ruchu drogowym lub uszkodzenie nawierzchni drogi.

Z uwagi na częstotliwość popełniania powyższych wykroczeń, organy niemieckie zastosowały nową metodę obliczania kar pieniężnych. **Obecnie kary pieniężne są naliczane przez organy niemieckie na podstawie katalogu stawek kosztów transportu drogowego (Kostensätze Gütertransport Straße) mnożonych przez ilość kilometrów od miejsca załadunku do miejsca rozładunku.**

Oszacowane kary pieniężne niejednokrotnie przewyższają wysokość frachtu i kara pieniężna może wynosić nawet kilka tysięcy euro.

ABC PRZEWOŹNIKA

CZĘŚĆ 5 - NIEMCY



Należy zaznaczyć, że wskazane kary pieniężne mają zastosowanie nie tylko do pojazdów powyżej 3,5 t ale również do busów, tj. pojazdów poniżej 3,5 t.

Po wykryciu przez służby niemieckie nieprawidłowości w wykonywaniu usługi transportowej kara pieniężna nie będzie jedyną negatywną konsekwencją. Organ niemiecki może:

- a) w przypadku pojazdu, którego dopuszczalna masa całkowita została przekroczona - zażądać jego przeładowania. Przewoźnik będzie zobowiązany do podstawienia drugiego pojazdu i przeładowanie nadwyżki przewożonego towaru.
- b) w przypadku, kiedy przewoźnik użył do wykonywania usługi transportowej pojazdu, którego wymiary wskazują, że jest on pojazdem ponadgabarytowym – zatrzymać pojazd. Przedsiębiorca transportowy będzie zobowiązany do podstawienia pojazdu, który nie będzie uznawany za ponadgabarytowy.
- c) zatrzymać pojazd, kiedy jego ładunek został źle zabezpieczony. W tym przypadku przewoźnik będzie zobowiązany do prawidłowego zabezpieczenia towaru lub do skorzystania z usług profesjonalnej niemieckiej firmy, która specjalizuje się w zabezpieczaniu towaru.

Wskazane powyżej sytuacje wiążą się dla przewoźnika z dodatkowymi kosztami, a w szczególności z ryzykiem dostarczenia towaru z opóźnieniem.

Organy niemieckie dają możliwość zmniejszenia kary pieniężnej zagranicznemu przewoźnikowi.

Przewoźnik otrzymuje zawiadomienie o wszczęciu postępowania od organu niemieckiego z możliwością przedłożenia dowodów w sprawie w terminie 14 dni od dnia otrzymania pisma (liczy się data doręczenia dokumentów organowi niemieckiemu). Dodatkowo, w zawiadomieniu o wszczęciu postępowania organ administracyjny szacuje karę pieniężną poprzez pomnożenie ilości przebytych kilometrów przez stawkę wskazaną w katalogu stawek kosztów transportu drogowego. Kara pieniężna może wynosić kilka tysięcy euro, nawet w przypadku, gdzie wysokość frachtu wynosiła kilkaset euro.

W przypadku niezłożenia dowodów w postaci zlecenia transportowego i dokumentu CMR organ niemiecki utrzyma w mocy szacowaną karę pieniężną.

Zgodnie z paragrafem 29a niemieckiej ustawy o kosztach administracyjnych, w przypadku dokonania wykroczenia drogowego, z którego przewoźnik otrzymał przychód, organ niemiecki zobowiązany jest ukarać kierowcę karą pieniężną. **Oszacowana kara może zostać zmniejszona w przypadku, kiedy przewoźnik transportowy wykaże, że otrzymał fracht w niższej wysokości, aniżeli oszacowana kara.**

Jeżeli przewoźnik drogowy będzie wykonywał jednym transportem trzy zlecenia transportowe, to organ może wziąć pod uwagę te trzy wynagrodzenia. **Organ niemiecki w celu rzetelnego poprowadzenia postępowania administracyjnego może wystąpić z wyjaśnieniami do zleciodawców lub odbiorców.**

Kara administracyjna może zostać zmniejszona na podstawie udokumentowanego przychodu, który został wskazany na zleceniu transportowym. Dochód, w tym koszty paliwa, wynagrodzenia pracownika, użyczenia pojazdu lub zużycia pojazdu - nie jest brany przez organ niemiecki pod uwagę.

Powyższe oznacza, że w przypadku transportu międzynarodowego, np. z Polski do Francji, przypadkowi ulegnie cały fracht, a nie jego część odpowiadająca trasie przebytej po terytorium Niemiec.

ABC PRZEWOŹNIKA

CZĘŚĆ 5 - NIEMCY



Niemniej, dnia 21 grudnia 2015r. Sąd Najwyższy Dolnej Saksonii orzekł, że **w przypadku transportu międzynarodowego jedynie część wynagrodzenia za fracht przypadająca na krajowy udział w trasie, może ulec konfiskacie/przepadkowi (§ 29a ust. 1 i 2 OWiG).**

Tę część frachtu można określić, dzieląc (zaplanowaną) trasę krajową przez (planowaną) trasę całkowitą i mnożąc wynik przez całkowitą opłatę przewozową.

Wyrok ten ma jednak charakter indywidualny i nie ma mocy wiążącej, a w praktyce jest nader rzadko uwzględniany przez organ niemiecki.

W przypadku kiedy organ niemiecki utrzyma karę pieniężną w mocy przewoźnik drogowy ma możliwość złożenia odwołania do sądu administracyjnego. Należy jednak zaznaczyć, że **kara pieniężna może zostać zmieniona na korzyść przewoźnika oraz zostać powiększona o koszty prowadzenia postępowania.**

Zakaz odbierania regularnego tygodniowego odpoczynku przez kierowcę w kabinie pojazdu

Jednym z podstawowych aktów prawnych w sektorze transportowym jest rozporządzenie WE 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmniejszające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85. Wskazane rozporządzenie reguluje czas pracy i odpoczynku kierowcy.

Rozporządzenie unijne ma zasięg ogólny, wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich Państwach Członkowskich.

Zgodnie z art. 8 ust. 8 rozporządzeniem WE 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady *Jeżeli kierowca dokona takiego wyboru,ienne okresy odpoczynku i skrócone tygodniowe okresy odpoczynku poza bazą można wykorzystać w pojeździe, o ile posiada on odpowiednie miejsce do spania dla każdego kierowcy i pojazd znajduje się na postoju.*

Przytoczony przepis daje możliwość odbierania odpoczynku w pojeździe w ściśle określonych sytuacjach. Dotychczas przepis ten interpretowany był na korzyść przewoźników, co umożliwiało kierowcom odbiór regularnego tygodniowego odpoczynku w kabinie pojazdu.

Od 25 maja 2017 r. na terenie Niemiec zaczął obowiązywać przepis, który uprawnia do nakładania kar za odbiór regularnego tygodniowego odpoczynku w kabinie pojazdu. Kara nakładana jest zarówno na kierowcę (500 euro), jak i przedsiębiorstwo transportowe (1500 euro).

Dopuszczalność stosowania takich kar potwierdził Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej w wyroku z dnia 20 grudnia 2017 r.

Co do zasady, odpoczynek trwający mniej niż 45h nie będzie uznany za regularny tygodniowy odpoczynek w rozumieniu Rozporządzenia (WE) nr 561/2006, a co za tym idzie – w sytuacji gdy kierowca odbierze, np. 44-godzinny odpoczynek, kara zostanie nałożona tylko za godziny brakujące do regularnego tygodniowego odpoczynku.

Należy jednak podkreślić, że w przypadku gdy kierowca zezna, iż odbiera regularny tygodniowy odpoczynek, to uprawniony organ nałoży wspomniane kary.

ABC PRZEWOŹNIKA

CZĘŚĆ 5 - NIEMCY



Kabotaż

Przepisy dotyczące możliwości wykonywania operacji kabotażowych w praktyce przysparzają przewoźnikom wiele problemów.

Co do zasady, każdy przewoźnik zarobkowego drogowego przewozu rzeczy posiadający licencję wspólnotową (lub też zwolniony z tego obowiązku), którego kierowca, jeśli jest obywatelem państwa trzeciego, posiada świadectwo kierowcy, jest uprawniony na określonych warunkach do wykonywania przewozów kabotażowych.

W celu zapobieżenia pustym przejazdom dopuszcza się wykonanie kabotażu tylko i wyłącznie na następujących warunkach:

PRZYPADEK 1:

Dozwolone max. 3 kabotaże w jednym państwie członkowskim - pod warunkiem, że kabotaż wykonany jest:

- w ciągu 7 dni
 - ostatni rozładunek kabotażowy ma miejsce w ciągu siedmiu dni licząc od ostatniego rozładunku towaru wwiezionego do tego państwa w ramach transportu międzynarodowego.
- **po dostarczeniu rzeczy w przychodzącym ruchu międzynarodowym.**
- tym samym pojazdem lub, w przypadku zespołu pojazdów, pojazdem silnikowym tego pojazdu, którym był wykonywany transport międzynarodowy z innego państwa członkowskiego lub państwa trzeciego.

PRZYPADEK 2:

Dozwolony max. 1 kabotaż w państwie członkowskim (tranzytowym w transporcie międzynarodowym) - pod warunkiem, że kabotaż wykonany jest:

- w ciągu 3 dni
 - od wjazdu bez ładunku na terytorium tego państwa członkowskiego.
- **po dostarczeniu rzeczy w przychodzącym ruchu międzynarodowym.**
- tym samym pojazdem lub, w przypadku zespołu pojazdów, pojazdem silnikowym tego pojazdu, którym był wykonywany transport międzynarodowy z innego państwa członkowskiego lub państwa trzeciego.

Reasumując:

Można wykonać 3 operacje kabotażowe w terminie 7 dni po całkowitym rozładunku towaru przewożonego w transporcie międzynarodowym, jednak nie więcej niż 1 operację kabotażową w jednym państwie w ciągu 3 dni od wjazdu „na pusto” do tego państwa.

Operacje kabotażowe powinny być liczone jako każdy załadunek towaru. Przy czym, jeżeli po jednym załadunku nastąpią trzy rozładunki, to mamy do czynienia z trzema operacjami kabotażowymi. Taka interpretacja przepisów jest powszechnie przyjętą w państwach zachodnich, niemniej jednak niemiecki BAG próbuje również następujące rozumienie tych przepisów:

W przypadku gdy:

- na jednym zleceniu widnieją 3 miejsca dostawy (ten sam podmiot, różne oddziały) i został wystawiony jeden list przewozowy- jest to JEDNA OPERACJA KABOTAŻOWA
- na jednym zleceniu widnieją 3 miejsca dostawy (ten sam podmiot, różne oddziały) i zostały wystawione trzy listy przewozowe- jest to JEDNA OPERACJA KABOTAŻOWA

Natomiast w przypadku gdy:

- na jednym zleceniu widnieją 3 miejsca dostawy (trzy różne podmioty) i został wystawiony jeden list przewozowy - są to TRZY OPERACJE KABOTAŻOWE
- na jednym zleceniu widnieją 3 miejsca dostawy (trzy różne podmioty) i zostały wystawione trzy listy przewozowe- są to TRZY OPERACJE KABOTAŻOWE

ABC PRZEWOŹNIKA

CZĘŚĆ 5 - NIEMCY



Ubezpieczenie kabotażowe

W praktyce przewoźnicy często zastanawiają się, czy muszą wykupić dodatkowe ubezpieczenie na wykonywanie operacji kabotażowych w Niemczech.

Zgodnie z niemiecką ustawą o transporcie drogowym, każda firma transportowa, która w Niemczech przewozi towary (lub chce przewozić towary) pojazdami mechanicznymi, które podlegają przepisom prawa o ruchu drogowym (> 3,5 t dopuszczalnej masie całkowitej), musi posiadać i utrzymywać ubezpieczenie od odpowiedzialności za szkody towaru i opóźnienia w dostawie.

Ustawa o towarowym transporcie drogowym w § 7a określa wymogi, jakie muszą spełnić przewoźnicy wykonujący przewóz kabotażowy w zakresie ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej.

Zgodnie z tymi przepisami, suma gwarancyjna nie może być niższa niż 600.000 EUR na jedno i 1.200.000 EUR na wszystkie zdarzenia w okresie ubezpieczenia.

Potwierdzenie zawarcia umowy ubezpieczenia kierowca musi mieć ze sobą i okazywać je na żądanie niemieckich służb kontrolnych (§ 7a ust. 4).

Pojazdy do 3,5 t nie muszą posiadać takiego ubezpieczenia. Zalecane jest jednak posiadanie ubezpieczenia kabotażowego, bowiem w przypadku ewentualnej szkody, koszty zostaną poniesione przez ubezpieczyciela, a nie przewoźnika drogowego.

Opracował:

r.pr. Marek Kliś

Kancelaria Transportowa KOBEN