

ABC PRZEWOŹNIKA CZĘŚĆ 6 – BENELUKS



Szanowni Klienci,

oddajemy w Wasze ręce szóstą część przewodnika ABC Przewoźnika. W tym wydaniu chcemy przedstawić Państwu garść faktów i porad, które przydadzą się podczas wykonywania pracy w krajach Beneluxu, czyli w Belgii, Holandii i Luksemburgu.

Wspólnie z naszym partnerem merytorycznym, Kancelarią KOBEN, postanowiliśmy podsumować najważniejsze informacje dotyczące realizacji przewozów na terenie tych państw. Mam nadzieję, materiał będzie dla Państwa cennym źródłem informacji pozwalającym usystematyzować posiadaną już wiedzę.

Życzę miłej lektury.

Z poważaniem,
Piotr Gąska
Dyrektor Rynku Transportu Ciężkiego



BENELUKS – CZYLI CO PRZEWOŹNIK I KIEROWCA WIEDZIEĆ POWINIEN



Wybierając się do krajów Beneluxu, należy pamiętać, że egzekwowanie przepisów przez lokalne służby zazwyczaj odbywa się tam bardziej rygorystycznie niż w innych krajach. Co prawda inspektorzy chcą współpracować z pracodawcą, jednak weryfikacja norm chociażby w zakresie ponad gabarytu czy dopuszczalnej masy całkowitej odbywa się w sposób szczegółowy.

Należy pamiętać, że w krajach Beneluxu często podejmuje się wspólne kontrole pojazdów. W szczególności są one ukierunkowane na wykrycie:

- ewentualnych oszustw i manipulacji tachografem,
- nieprzestrzegania czasu pracy i odpoczynku,
- nieprawidłowości w zakresie dokumentów pojazdu.

Przyjrzyjmy się zatem, na co warto zwrócić uwagę:

Holandia – kary w wysokości 25 tys. euro oraz nawet do dwóch lat więzienia za nielegalne urzędzenia

Holenderska minister ds. infrastruktury i środowiska zapowiedziała tego lata wzmoczone kontrole pojazdów ciężarowych. Mają one na celu przeciwdziałanie ingerencji w system SCR (tzw. selektywnej redukcji katalitycznej) oraz instalacji nielegalnych urządzeń, które zmniejszają zużycie AdBlue. Manipulacje przy tego typu systemach będą karane grzywną w wysokości 25 tys. euro oraz karą pozbawienia wolności nawet do dwóch lat.

Holandia – mandaty za odpoczynek w kabinie

Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej uznał pod koniec 2017 r. odbiór regularnego tygodniowego odpoczynku w kabinach pojazdów za naruszenie Rozporządzenia (WE) 561/2006. Holandia wprowadziła za nieprawidłowości w tym zakresie kary w wysokości do 1,5 tys. euro. Od lutego 2018 r. na holenderskich drogach nałożono na kierowców ciężarówek 165 mandatów za spędzanie regularnego tygodniowego odpoczynku w kabinach pojazdów. Od początku 2018 r. zostało skontrolowanych w tym zakresie łącznie 724 ciężarówek.



ABC PRZEWOŹNIKA CZĘŚĆ 6 – BENELUKS



Belgia – więcej płatnych dróg i nowe stawki myta od początku roku

Rząd flamandzki zdecydował, że począwszy od stycznia 2019 r. sieć płatnych dróg zostanie zwiększona o kolejnych 38 km. Dotyczy to w szczególności trzech dodatkowych tras:

- A11 z Brugii (N31) do Knokke-Heist (N49),
- N36 z Roeselare (R32) do N35 (Zarren),
- N722 z N80 (Hasselt) do N718 (St Trond).

Walonia również wprowadziła od 1 stycznia 2019 r. nowe stawki myta, uzależnione od dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu oraz klasy emisji spalin Euro.



Belgia – obowiązek zgłoszenia oddelegowania kierowcy

Obowiązek zgłaszania oddelegowania pracowników dotyczy tylko i wyłącznie operacji kabotażowych, nie obejmuje natomiast transportu międzynarodowego.

Firma delegująca obowiązana jest założyć konto na portalu Limosa i za jego pośrednictwem zgłosić oddelegowanie online. W deklaracji ujmuje się każdą operację kabotażową i pracownika, który będzie ją wykonywał.

Kierowcy oddelegowani do Belgii muszą posiadać przy sobie:

- druk L1 – czyli deklarację oddelegowania,
- dowód osobisty lub paszport,
- wizę (dla osób niebędących obywatelami UE),
- druk A1.

Dla celów informacyjnych (dla ułatwienia kontroli – nie ma obowiązku, ale jest zalecane) warto, aby kierowca miał przy sobie:

- umowę o pracę,
- „pasek wynagrodzenia”.

Przedsiębiorstwo oddelegowujące, które:

- nie prowadzi na terenie Belgii działalności gospodarczej (np. oddział),
- nie deleguje pracowników czasowo do pracy w Belgii,

a zatem przedsiębiorstwo, które deleguje pracowników okazjonalnie i na krótkotrwałe pobyty, **nie musi** posiadać swojego reprezentanta na terenie Belgii, jak to ma miejsce w przypadku Francji. Warto wiedzieć, że za okazjonalne i krótkotrwałe pobyty belgijskie Federalne Publiczne Służby ds. Zatrudnienia, Pracy i Dialogu Społecznego uznają transport międzynarodowy i kabotaż.

ABC PRZEWOŹNIKA CZĘŚĆ 6 – BENELUKS



Luksemburg – obowiązek zgłoszenia oddelegowania kierowcy zawieszony

Początkowo każde przedsiębiorstwo miało obowiązek zgłaszać Inspekcji Pracy i Górnictwa (dalej PIP) delegowanie pracowników na terytorium Luksemburga. Płacą minimalną objęto również transport międzynarodowy oraz kabotaż (tranzyt został wyłączony). Z uwagi jednak na toczące się w UE rozmowy na temat Pakietu Mobilności oraz wysoki stopień skomplikowania systemu służącego do zgłaszania oddelegowania, z tego obowiązku została wyłączona branża transportowa.

Przytoczmy w tym miejscu wytyczne luksemburskiej PIP: obowiązek przekazywania danych jest ściśle związany ze stosunkiem podporządkowania łączącym pracownika i pracodawcę (np. umowa o pracę). Jeżeli kierowcą jest właściciel przedsiębiorstwa – nie ma stosunku podporządkowania, a co za tym idzie – nie ma również obowiązku, aby rejestrować delegowanie. Okres zawieszenia obowiązku zgłoszenia kierowców nie jest jednak znany, warto zatem wiedzieć, jak w praktyce się go dokonuje i jakie grożą sankcje za jego nieprzestrzeganie.

Stałym reprezentantem na terenie Luksemburga może być jakakolwiek osoba, z którą PIP będzie miała łatwy kontakt, najlepiej kierowca. Co do zasady kraj ten nie wprowadza jednak obowiązku posiadania stałego reprezentanta, lecz wymóg zgłoszenia online. Luksemburska Inspekcja Pracy uruchomiła portal e-Détachement, na którym każdy przedsiębiorca tworzy swoje konto i wprowadza dane dotyczące delegowania. W ten sposób inspektorzy mają wgląd do wszystkich informacji i mogą bez przeszkód przeprowadzać kontrole.

Użytkowanie portalu:

1) Należy dokonać rejestracji przedsiębiorcy delegującego pracowników na terytorium Luksemburga – utworzyć konto.

2) Następnie trzeba wprowadzić następujące informacje:

a) dotyczące przedsiębiorcy:

- luksemburski nr VAT (przedsiębiorcy wykonujący tylko transport towarów z Polski do Luksemburga nie są objęci obowiązkiem zgłoszenia do VAT-u, chyba że wykonują oprócz transportu również inną aktywność, która podlega tej formie opodatkowania na terytorium Luksemburga),
- informacje dotyczące zawiadomienia luksemburskiej Generalnej Dyrekcji Małych i Średnich Przedsiębiorstw oraz Przedsiębiorczości w przedmiocie planowanego oddelegowania pracowników (zasadniczo nie dotyczy polskich przewoźników);

b) dotyczące pracownika:

- umowa o pracę,
- formularz A1,
- zaświadczenie lekarskie o braku przeciwwskazań do wykonywania pracy (lekarz medycyny pracy),
- dyplom, świadectwo szkolne,
- świadectwo kwalifikacji zawodowych (wystarczy oświadczenie pracodawcy, że pracownik jest zatrudniony na stanowisku kierowcy i ma kwalifikacje do wykonywania tej pracy – ma to związek przede wszystkim z rozróżnieniem stawki dla pracowników wykwalifikowanych i niewykwalifikowanych),
- pozwolenie na pracę dla pracowników państw spoza UE;

c) dokumenty miesięczne, które należy wprowadzać do programu (muszą być sporządzone w języku francuskim lub niemieckim):

- zaświadczenie o wynagrodzeniu („pasek”; z wyszczególnionymi pozycjami np. płaca zasadnicza, nadgodziny, itp.) oraz dowód dokonania wypłaty wynagrodzenia,
- rejestr czasu pracy;

d) podwykonawstwo (dane podwykonawcy);

e) dane zamawiającego/zleceniodawcy – chodzi tu o każdy podmiot, dla którego wykonujemy usługę (jeżeli w ramach jednego przewozu wykonujemy przewóz na rzecz kilku podmiotów – należy wprowadzić je wszystkie).

Rejestracja i wprowadzenie danych w systemie e-Détachement pozwala na uzyskania „badge social” – identyfikatora socjalnego. Zaświadczenie o jego nadaniu należy wydrukować z systemu i zaopatrzyć w niego kierowcę (dokument powinien posiadać przy sobie).

Brak rejestracji na portalu, niezgłoszenie delegowania pracowników lub nieodpowiednie dokumenty są karane grzywną w wysokości od 1 tys. do 50 tys. euro.

ABC PRZEWOŹNIKA CZĘŚĆ 6 – BENELUKS



Na koniec warto wspomnieć o grupie holenderskich złodziei-akrobatów

W 2017 r. holenderska policja zatrzymała grupę przestępczą, która specjalizowała się w okradaniu pojazdów ciężarowych w ruchu. Złodzieje-akrobaci wybierali samochody, które przewoziły lekkie urządzenia elektroniczne, takie jak smartfony i tablety.

W porównaniu do „tradycyjnych” przestępców, ta grupa była bardziej wykwalifikowana, a sposób działania wyglądał jak z hollywoodzkiego filmu. Kradzieży najczęściej dokonywano w porach nocnych. Pojazd złodziei podjeżdżał możliwie blisko ciężarówki przewożącej sprzęt elektroniczny. Następnie złodziej-akrobata wdrapywał się na jej dach i przez dziurę wydobywał towar, który potem przerzucał do swojego samochodu. W tym samym czasie przed ciężarówką oraz obok niej jechały auta przestępców, które miały na celu spowolnienie okradanego pojazdu oraz uniemożliwienie mu zmiany pasa ruchu.

Po zakończeniu dochodzenia holenderscy policjanci aresztowali w kryjówce szajki pięć osób między 33. a 40. rokiem życia. Gang działał od 2015 r. i mógł dokonać aż siedemnastu kradzieży. Podobny proceder miał miejsce w Hiszpanii, gdzie również działały zorganizowane grupy złodziei-akrobatów dokonujące kradzieży towarów w podobny jak w Holandii sposób.

Radca Prawny Marek Kliś
Kancelaria Transportowa KOBEN