

Warszawa, 24.05.2018r.

## Niemcy ostrzej kontrolują busy

Niemieckie służby kontrolne stosują nowe podejście do kontroli prawidłowej masy i zabezpieczenia ładunków, również o odniesieniu do pojazdów do 3,5 tony, zwanych potocznie busami. W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości przewoźnicy powinni się przygotować na uiszczenie kary, tzw. kwoty przepadku. Podstawą wyliczenia kwoty kary jest proste równanie matematyczne, w którym przemnożeniu ulega masa towaru przez liczbę przejechanych kilometrów, przy uwzględnieniu współczynnika publikowanego w niemieckiej broszurze KGS (Kostensätze Gütertransport Straße). Kary w takich przypadkach potrafią osiągnąć nawet kilka tysięcy euro.

*Transport ciężki, zwłaszcza w przypadku przewozów międzynarodowych, obwarowany jest wieloma przepisami i znajduje się pod czujnym okiem służb kontrolnych. Aby choć częściowo uwolnić się od nadmiaru unormowań prawnych, przewoźnicy uciekają się więc do korzystania z pojazdów popularnie zwanych busami. Pozwala to na uniknięcie obowiązku uzyskania licencji wspólnotowej, czy przestrzegania norm związanych z czasem jazdy i przerwami. Obecnie jednak ze względu na nowe podejście do przyznawania kar przez służby kontrolne pozycja busów staje się coraz mniej uprzywilejowana. W trakcie kontroli nakładane są dotkliwe kary z tytułu przeładowania pojazdu lub nieprawidłowego zabezpieczenia ładunku. - podkreśla ekspert Arkadiusz Góra z Ogólnopolskiego Centrum Rozliczania Kierowców.*

Choć kontrole związane z przewozem ładunków w znacznym stopniu dotyczą pojazdów ciężarowych oraz ciągników siodłowych z naczepami, wyraźnie widać, że wolumen kontroli pojazdów mniejszych powiększa się z roku na rok. Służby kontrolne dostrzegły bowiem problem związany z licznymi przekroczeniami ładowności busów oraz dopuszczalnej liczby przewozów kabotażowych. Zintensyfikowane zostały działania zmierzające do wyeliminowania patologicznych sytuacji a wysokie kary finansowe mają za zadanie skutecznie zniechęcić do łamania przepisów. Stosowany do niedawna sposób karania, nadal jeszcze spotykany, wiązał się z nałożeniem na kierowcę stosunkowo niewysokiej

grzywny, co nie przekładało się na poprawę sytuacji. W niektórych przypadkach dochodziło również do zastosowania sankcji wobec przewoźnika, jednak taki scenariusz nie należał do częstych.

Odpowiedzią na niedostateczne, zdaniem zachodniego sąsiada, działania było przyjęcie nowej metody naliczania kary, opartej na wskaźnikach zawartych w broszurze KGS (Koszty transportu towarów drogowych), aktualizowanej w cyklu rocznym, popartej wyrokiem Sądu OLG w Koblenz z dnia 13.03.2007 r.

*Na biurkach ekspertów Ogólnopolskiego Centrum Rozliczenia Kierowców takich spraw pojawia się coraz więcej. Organ kontrolny, np. BAG, prowadzi kontrolę środka transportu i przestrzeni ładunkowej, podczas której weryfikacji poddawane są takie elementy, jak ilość ładunku, zgodność z dokumentami przewozowymi, rozmieszczenie ładunku, prawidłowy dobór i stan środków zabezpieczających ładunek przed przemieszczeniem oraz właściwy dobór samego środka transportu do przewożonego ładunku. W konsekwencji wyłania się uporządkowany ciąg czynności, szczegółowo opisanych w dokumentacji kontrolnej, uzasadniających wysokość kary – wyjaśnia Arkadiusz Góra z OCRK.*

W marcu b.r. podczas kontroli pojazdu polskiej firmy transportowej w Niemczech, funkcjonariusz stwierdził przekroczenie dopuszczalnej ładowności **o 900 kg, czyli 25,7% ponad normę**. Procedura naliczania kary polegała na określeniu odległości przejazdu według map Google, wagi przewożonego towaru (nie tylko wartości przekroczenia), a następnie przypisaniu odpowiedniego dla przedziału wagowego mnożnika z broszury KGS. W ten sposób obliczono tzw. **kwotę przepadku (lub kwotę potencjalnej korzyści)**. Jej wysokość odpowiada teoretycznie ustalonej korzyści majątkowej, którą osiągnąłby przewoźnik w związku z transportem ładunku w ilości większej od dopuszczalnej. W uzasadnieniu organ kontrolny powołuje się jednocześnie na inne czynniki wskazujące na negatywne zjawiska społeczne, jak choćby polepszenie pozycji na rynku, wyparcie konkurencji czy pewna perspektywa osiągnięcia zysku.

Przyjęta metodologia kontroli pozwala stwierdzić, że wysokość kary nakładana przez niemieckie służby kontrolne jest nieproporcjonalna do rzeczywistego zysku przewoźnika. Należy jednak pamiętać, że zastosowana kara finansowa ma charakter odstrasżający i zapobiegawczy. W opisywanym przypadku doszło do stwierdzenia szeregu innych naruszeń, niezwykle istotnych, a często bagatelizowanych, przez przedsiębiorców realizujących przewozy drogowe przy użyciu pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nie przekraczającej 3,5 tony. Kierowca został ukarany grzywną za

nieokazanie do kontroli formularzy jazdy (Tageskontrollblatt) za każdy dzień wykonywania pracy na terenie Niemiec oraz zaświadczeń o nieprowadzeniu pojazdu za pozostałe dni. Ponadto, doszło do stwierdzenia naruszenia zasad wykonywania przewozów kabotażowych z uwagi na fakt, że kierowca nie posiadał przy sobie kompletnej dokumentacji przewozowej, począwszy od pierwszego przewozu w przychodzącym transporcie międzynarodowym. Powyższe naruszenia doprowadziły do ukarania kierowcy i przewoźnika **na łączną kwotę 2080 €**, przy czym kwota nie jest ostateczna, ponieważ przewoźnika wezwano do złożenia dodatkowych wyjaśnień.

Koszty takiej kontroli nie kończą się jednak na grzywnie czy karze administracyjnej. Dodatkowym utrudnieniem w powyższym przypadku było orzeczenie zakazu dalszej jazdy do czasu usunięcia przyczyny zatrzymania pojazdu. Przedsiębiorca zmuszony został do poniesienia dodatkowych kosztów związanych z koniecznością przyjazdu drugiego pojazdu i częściowego przeładunku, w celu doprowadzenia kontrolowanego pojazdu do stanu normatywnego.

Od zeszłego roku obserwujemy znaczący wzrost kontroli busów w Niemczech i innych państwach Unii Europejskiej. Najnowsze dane w stosunku do tego samego okresu ubiegłego roku wskazują na wzrost liczby kontroli o około 30%, przy zachowaniu tendencji rosnącej. Do najczęstszych przyczyn nakładania kar przez funkcjonariuszy na przewoźników zaliczyć należy przekroczenie dopuszczalnej ładowności, braki w dokumentacji, niewłaściwe lub żadne zabezpieczenie ładunku, naruszenie zasad kabotażu oraz niewłaściwy dobór środka transportu.

Realizując przewóz międzynarodowy warto skorzystać ze wsparcia profesjonalnej firmy outsourcingowej, która zadba o prawidłową dokumentację w firmie oraz pomoże w przygotowaniu odwołania od decyzji służb kontrolnych. Takie usługi właścicielom floty lekkiej oferuje Ogólnopolskie Centrum Rozliczania Kierowców w ramach pakietu OCRK mobile BUS. To kompleksowe rozwiązanie obejmujące, oprócz wspomnianych wcześniej usług, także rozliczanie płacy minimalnej w Europie i delegacji, szczegółowe raporty oraz reprezentację przez eksperta podczas kontroli PIP lub ITD. Firmy mają również możliwość codziennych konsultacji telefonicznych z dedykowanym opiekunem. Obecnie oferta została wzbogacona o aplikację mobilną, która wspiera kierowcę w rejestracji przebiegu podróży służbowej, poprzez wyeliminowanie ręcznego wypisywania delegacji, odcinków zagranicznych i zdarzeń jazdy. Oprogramowanie minimalizuje ryzyko błędu ludzkiego a rozliczanie płacy minimalnej odbywa się na podstawie faktycznych danych, pozyskanych w oparciu o technologię GPS.