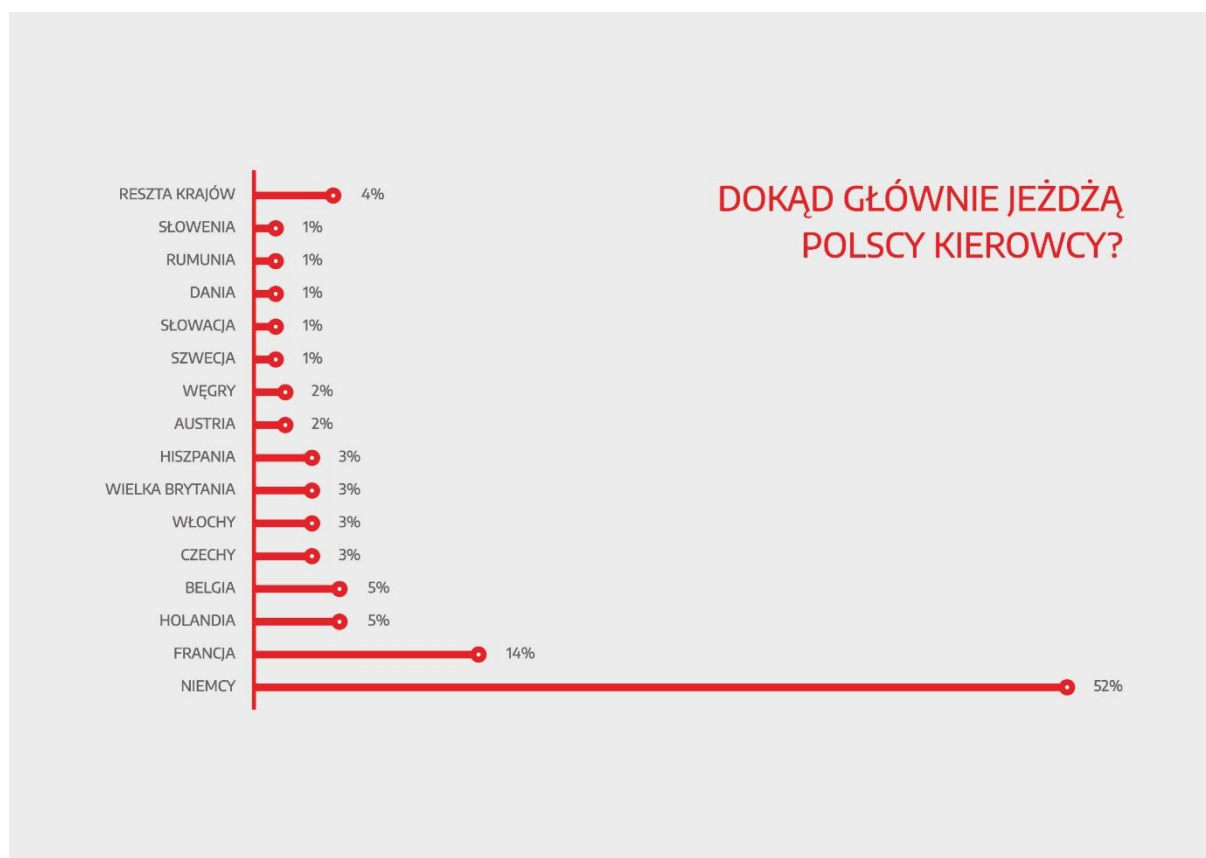


Dokąd jeżdżą polscy kierowcy ciężarówek i na co powinni uważać?

Niemcy i Francja – to do tych krajów najczęściej jeżdżą ciężarówki z Polski. Tak wynika z najnowszego raportu OCRK. Kolejne miejsca zajmują Belgia oraz Holandia, a dopiero dalej plasuje się Wielka Brytania. To główne kierunki podróży służbowych polskich kierowców. Czy pamiętają o ważnych regulacjach i przepisach obowiązujących za granicą? Podpowiadamy, na co warto zwrócić szczególną uwagę.

Polskie firmy transportowe zdominowały europejski rynek przewozowy. Jak pokazują ostatnie dane Eurostatu, kierowcy ciężarówek z naszego kraju wykonali najwięcej tonokilometrów w ramach transportu międzynarodowego i kabotażowego spośród wszystkich państw Wspólnoty¹. A w 2017 roku liczba przewozów kabotażowych wzrosła o 17% i rekordy w tym sektorze biją państwa Europy Wschodniej, w tym Polska. Gdzie podróżujemy najczęściej i najchętniej? Nie jest dużym zaskoczeniem, że najwięcej polskich kierowców pojazdów ciężarowych jeździ do Niemiec. Jak wynika z raportu OCRK² ponad połowa (52%) przewoźników deleguje swoich kierowców do naszego najbliższego zachodniego sąsiada. Drugim kierunkiem jest Francja (14% delegacji), a na trzecim miejscu uplasowały się Holandia i Belgia (5%).



Opracowanie: OCRK, 2018

¹ https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_statistics

Firmy wysyłające swoich pracowników w przewozach międzynarodowych lub kabotażowych powinny pamiętać, że lokalne przepisy dotyczące wyliczania wynagrodzeń minimalnych oraz egzekwowania naruszeń związanych z czasem pracy różnią się od tych obowiązujących w Polsce. Niewiedza w tym zakresie może niestety w znaczący sposób podnieść koszty, a czasami nawet narazić na wysokie kary. Na co więc zwrócić uwagę?

Niemiecka precyzja

Wybierając się do Niemiec trzeba pamiętać, że lokalna służba kontrolująca transport powyżej 3,5 tony (BAG) jest znana ze swojej skrupulatności i częstych kontroli. Bardzo dokładnie sprawdza wskazania tachografów, dzięki którym można stwierdzić czy kierowca prawidłowo wykorzystał dostępny czas pracy oraz wykonał odpowiednią ilość odpoczynków i przerw. Wskazane dane są również podstawą do wyliczenia wynagrodzenia zgodnego z niemiecką płacą minimalną. Na terenie Republiki Federalnej od 2017 roku wynosi ona 8,84 euro za godzinę pracy. Obowiązek ten wiąże się z koniecznością zgłoszenia kierowcy jako pracownika delegowanego oraz rejestrowania momentu przekroczenia granicy. Przedsiębiorca w razie kontroli dotyczącej wypłaty niemieckiej płacy minimalnej musi przedstawić przetłumaczone dokumenty, tj. umowę o pracę, ewidencję czasu pracy, potwierdzenie odbioru wynagrodzenia czy odczyty z tachografów. – *Interesujący jest również wymóg komunikatywności znajomości języka niemieckiego w przypadku transportu ponadnormatywnego, czyli między innymi elementów budowlanych przekraczających długość 20 metrów. Przekonała się o tym w dość niefortunny sposób jedna z litewskich firm transportowych³, gdy w sporze o powyższy przepis sąd administracyjny Badenii–Wirtembergii podtrzymał opinię na temat wymogu zaawansowanych kompetencji językowych osób przewożących takie materiały.* – mówi **Łukasz Włoch, ekspert OCRK.**

Smutne wieści czekają też kierowców, którzy korzystają z CB radia. Od 2020 roku wchodzi bowiem w życie przepisy znowelizowanej ustawy o ruchu drogowym, które będą całkowicie zabraniały używania tych urządzeń. „Mobilki” nie stosujące się do tych zaleceń powinny liczyć się z mandatem w wysokości nawet do 200 euro. Warto pamiętać, że jest to rozwinięcie przepisów obowiązujących od 2017 roku, zakazujących kierowcom używania jakichkolwiek urządzeń wymagających od użytkownika odrywania wzroku od drogi. Podobne przepisy obowiązują w Austrii, Irlandii Północnej i Rumunii.

Francuska biurokracja

A jak sprawa wygląda we Francji? *Oprócz analogicznego do niemieckiego wymogu wyliczenia i wypłacenia lokalnej płacy minimalnej (od 9,88 do 10,06 euro) trzeba wziąć pod uwagę niestawną francuską biurokrację. W odróżnieniu od Niemiec, wymaga ona od kierowców posiadania przy sobie dokumentów, takich jak przetłumaczone na język francuski zaświadczenie o delegowaniu, umowa o pracę (dla pracowników agencji pracy tymczasowych – kopie umów o pracę tymczasową oraz o udostępnienie pracownika) oraz druk „A1” (zaświadczenie o podleganiu pod ZUS w Polsce). Przedsiębiorcy wysyłający swoich kierowców do Francji powinni też pamiętać, że firma musi posiadać przedstawicielstwo na terenie Republiki, by rozwiązywać kwestie związane z wynagrodzeniem kierowców oraz pośrednictwem w kontaktach z lokalnymi służbami kontroli – wyjaśnia Łukasz Włoch. Tirowcy wykonujący przewozy we Francji powinni również wziąć pod uwagę, że obowiązują tam jeszcze bardziej restrykcyjne niż w Niemczech przepisy, dotyczące używania telefonów komórkowych. Z tych urządzeń można tam skorzystać tylko na postoju na parkingu, z wyłączonym*

silnikiem. Jest to oczywiste i znaczące utrudnienie dla kierowców samochodów ciężarowych, którzy często jeżdżą w niedoczasie, a znalezienie wolnego parkingu, żeby wykonać telefon do miejsca docelowego, graniczy czasem z cudem.

Niderlandy i inni

Polscy kierowcy jeżdżą także do innych krajów Wspólnoty. W każdym z nich można natknąć się na specyficzne przepisy i regulacje, o których należy pamiętać. Na przykład w Holandii również obowiązuje płaca minimalna, jednak wymóg ma jednoznaczne zastosowanie tylko do przewozów kabotażowych. W przypadku transportu międzynarodowego (z wyłączeniem tranzytu) informacja o zakresie obowiązywania nie została jednoznacznie potwierdzona przez ambasadę holenderską. – *Zalecamy jednak zgodnie z regulacjami dyrektywy o delegowaniu nr 96/71, by uwzględnić międzynarodowe trasy w płacy minimalnej* – mówi Łukasz Włoch, OCRK. Inaczej jest w Belgii, gdzie przepisy wyraźnie obejmują wyłącznie kabotaże, a wystawianie świadczeń o delegowaniu powinno odbywać się za pomocą systemu online Limosa. Obecne kontrole dotyczą właśnie poprawności wypełniania tej deklaracji. Należy uważać też na odbieranie regularnego tygodniowego odpoczynku w kabinie w tych krajach. Przedsiębiorcy, za kierowców przyłapanych na gorącym uczynku, zapłacą nawet 1800 euro.

Gdzie jeszcze jeździmy i o czym powinniśmy pamiętać?

Problematyczne dla rodzimych kierowców mogą być regulacje obowiązujące od lipca 2018 r. w Danii i Hiszpanii⁴, które borykają się z problemami zatłoczonych parkingów. W rezultacie, te państwa postanowiły wprowadzić zakazy 45-godzinnych postojów odbieranych przez kierowców w pojazdach. W Danii maksymalny czas na niektórych parkingach wynosi obecnie 25 godzin. W razie jego przekroczenia spodziewać się można kar w wysokości nawet do 2000 DDK⁵. Przepisy te jednak budzą podejrzenia Komisji Europejskiej, która w oficjalnym komunikacie z 19 lipca wskazuje, że na mocy rozporządzenia 1072/2009 dyskryminują one przewoźników, którzy nie mają siedziby na terenie Danii⁶. Może się więc okazać, że Duńczycy będą musieli zrezygnować z kontrowersyjnego zapisu.

Warto się też przyjrzeć na przykład Szwajcarii (państwo poza UE), gdzie trzeba uważać zwłaszcza na normy emisji spalin. Lokalni celnicy zwracają bowiem szczególną uwagę na pojazdy używające emulatorów AdBlue, kierując te z niesprawnymi systemami SCR do autoryzowanych warsztatów. Jeśli system jest wadliwy lub udowodniono, że urządzenia emulujące pracę AdBlue były zamontowane, naliczana jest stawka wyrównująca opłaty do poziomu pojazdów nie używających tego specyfiku. Powyższe rozwiązania wchodzi w skład podatku LSWA (stawki od tonokilometra są tam uzależnione głównie od wspomnianych norm emisji spalin, ale również ciężaru pojazdu, jego kategorii oraz długości pobytu) i są elementem realizowanej od kilkunastu lat koncepcji Alpen-Initiative, mającej na celu przeniesienie transportu drogowego na tory⁷. Dalszym i bardziej radykalnym krokiem w tym kierunku jest również pomysł rządu szwajcarskiego, by stworzyć sieć podziemnych tuneli, które do 2045 mają przejść do 40% przewozów towarowych w tym kraju. Towary transportowane byłyby przy pomocy autonomicznych wózków. Projekt ten ma już zapewnioną część finansowania dla odcinka od Härkingen do Zurychu⁸. Może się więc okazać, że Szwajcaria w niedługiej przyszłości ma szansę zniknąć z mapy drogowej naszych przewoźników.

⁴ <https://40ton.net/rowniez-hispania-zakaze-45-godzinnych-odpoczynkow-kabinach-tworzac-tym-celu-nowe-przepisy/>

⁵ <http://tjp.org.pl/komisja-europejska-podziela-stanowisko-tjp-w-sprawie-danii/>

⁶ Tamże

⁷ <https://inspro.org.pl/polecamy/jak-tiry-na-tory-przeniesiono-w-szwajcarii/>

⁸ <http://www.cargosousterain.ch/files/images/Downloads/cargo-sous-terrain-mobilizes-chf-100-million.pdf>