



*W większości państw wystarczającym dokumentem do weryfikacji, czy pojazd przeszedł wszystkie niezbędne badania, jest wpis i pieczęć w dowodzie rejestracyjnym tego pojazdu*

Fot. Daimler

## KIEROWCO PAMIĘTAJ O DOKUMENTACH!

Sytuacje dotyczące braku aktualnych dokumentów podczas kontroli drogowej w pojeździe, to jedne z najczęstszych przewinień, które generują przewoźnikom drogowym spore problemy, zwłaszcza jeżeli chodzi o przewozy międzynarodowe. Warto przed wyjazdem upewnić się, że kierowca dysponuje kompletem dokumentów, ponieważ w przypadku ich zapomnienia trudno o pozytywne rozwiązanie sprawy.



*Ireneusz Czulak*

Tylko w 2018 r. odnotowaliśmy prawie 300 zgłoszeń na telefon interwencyjny dotyczących problemów z dokumentacją, a w pierwszym kwartale 2019 było ich blisko 80.

### Jakie dokumenty niezbędne?

Realizowanie przewozów międzynarodowych jest bardziej wymagające dla kierowców niż krajowe podróże służbowe, także pod względem biurokracji. Każdy kierowca zawodowy wyruszający z transportem za granicę powinien zawsze posiadać te same dokumenty, które niezbędne są w Polsce, a są nimi między innymi:

- | prawo jazdy,
- | wypis z licencji transportowej,
- | zapisy dotyczące czasu pracy.

Warto jednak pamiętać, że obecne przepisy krajowe, które zwalniają kierującego

pojazdem z obowiązku posiadania dowodu rejestracyjnego oraz dowodu zawarcia polisy OC, obowiązują jedynie w Polsce. Jeśli wybieramy się w trasę zagraniczną, również te dokumenty powinny znajdować

się w pojeździe. Dowód rejestracyjny jest dodatkowo dokumentem, potwierdzającym ważne badania techniczne pojazdu, choć, o czym powiemy później, nie zawsze takie potwierdzenie wystarczy.

Kolejnym ważnym dokumentem, którym powinien dysponować kierowca, jest

list przewozowy. Jednak w odróżnieniu od krajowego, który nie ma konkretnego wzoru, musi on być sporządzony zgodnie z określonym schematem, uregulowanym na podstawie konwencji CMR.

Jeśli wybieramy się za granicę, również te dokumenty powinny znajdować się w pojeździe.

### Delegowanie kierowców

Państwa europejskie przykładają bardzo dużą wagę do legalnego zatrudnienia i przestrzegania praw socjalnych pracowników. Dlatego niezwykle istotne jest, aby kierowca posiadał w pojeździe wszystkie

dokumenty, które mogą potwierdzić, że nie pracuje „na czarno” i że respektowane są jego prawa, w szczególności te dotyczące stawek, według których jest wynagradzany.

Ważnym działaniem, które należy podjąć przed realizacją przewozu zagranicznego, jest zgłoszenie faktu delegowania pracownika do pracy na terytorium danego państwa. Dokonuje go przewoźnik w odpowiednim systemie internetowym, dla kierowców delegowanych do Austrii, Niemczech, Francji, Włoch, Belgii i Finlandii. We wszystkich tych państwach, za wyjątkiem Niemiec, kierowca musi okazać w razie kontroli na drodze zaświadczenie o delegowaniu.

Kolejnym istotnym dokumentem jest przetłumaczona umowa o pracę, która gwarantuje, że kierowca jest wynagradzany zgodnie z prawem danego państwa. Wymagają jej w przypadku kontroli służby kontrolne z Francji, Włoch, Austrii i Finlandii.

Zalecamy również, aby kierowca realizując transport międzynarodowy posiadał w pojeździe tzw. zaświadczenie A1, które potwierdza ubezpieczenie społeczne opłacane w kraju wspólnotowym (jest to doku-

**W**ażnym dokumentem, którym powinien dysponować kierowca, jest list przewozowy. Jednak w odróżnieniu od krajowego, który nie ma konkretnego wzoru, musi on być sporządzony zgodnie z określonym schematem, uregulowanym na podstawie konwencji CMR.

sięgać nawet kilkunastu tysięcy złotych. W ostatnim okresie wzmożone kontrole wykazały częste braki związane z dokumentacją zgłoszeniową dla pracowników wykonujących transport w Austrii. Niektóre firmy nie zaopatrzyły swoich kierowców w aktualne dokumenty, co zostało ujawnione przez inspektorów. Z praktyki kontrolnej możemy zauważyć, że nie wszystkie kontrole kończą się jedynie nałożeniem mandatu za brak dokumentów „na drodze” (choć z takimi sytuacjami mieliśmy do czynienia). W większości przypadków to dopiero początek problemów. Taki obrót spraw miał miejsce w kilku kontrolach zgłoszonych przez klientów OCRK. Służby kontrolne nie poprzestały w nich na nałożeniu kary, lecz uruchomione zostało dalsze postępowanie mające

ZKO3T). Nie miał również przy sobie zaświadczenia A1, które jak wspomnieliśmy wcześniej, potwierdza opłacanie składek ubezpieczeniowych w Polsce. Posiadanie tych dokumentów w kabinie pojazdu jest zalecane przez OCRK, ale niestety,



*Zgłoszenie faktu delegowania pracownika do pracy na terytorium danego państwa dokonuje przewoźnik w odpowiednim systemie internetowym, dla kierowców delegowanych do Austrii, Niemczech, Francji, Włoch, Belgii i Finlandii*

**P**aństwa europejskie przykładają dużą wagę do legalnego zatrudnienia i przestrzegania praw socjalnych pracowników. Dlatego niezwykle istotne jest, aby kierowca posiadał w pojeździe wszystkie dokumenty, które mogą potwierdzić, że nie pracuje „na czarno”.

ment wydawany przez nasz polski Zakład Ubezpieczeń Społecznych).

## Kary za brak dokumentów

Kary dotyczące nie posiadania obowiązkowej dokumentacji w pojeździe mogą

na celu zweryfikowanie, czy był to tylko jednostkowy błąd, czy celowe zaniechanie wykonywania obowiązków administracyjnych oraz wypłaty wynagrodzenia. Co więcej, w osobnych pismach informowano także samych kierowców o toczącym się wobec ich pracodawców postępowaniu wyjaśniającym, które ma na celu ewentualne wyrównanie różnic w wypłacanym im wynagrodzeniu.

## Austriacka kontrola

Taka sytuacja miała miejsce w przypadku kontroli przeprowadzonej w październiku 2018 r. przez Policję Finansową zgodnie z ustawą o zwalczaniu dumpingu płacowego i socjalnego w okolicach miejscowości Graz (Austria). Skontrolowano kierowcę zatrudnionego przez jednego z klientów OCRK, który nie dysponował dokumentem potwierdzającym zgłoszenie go do wykonywania pracy na terenie Austrii (druk

przewoźnik nie dopełnił tego obowiązku. W związku z tym urząd podatkowy, zgodnie z § 33 austriackiej ustawy o zwalczaniu dumpingu płacowego i socjalnego, postanowił o wyznaczeniu tymczasowego zabezpieczenia w wysokości 6 tys. euro (ok. 25 tys. zł). Kierowca, aby móc kontynuować przejazd, musiał opłacić kaucję „na miejscu”, co skutkowało koniecznością wykonania przez przewoźnika natychmiastowego przelewu. Kwota zabezpieczenia została wyliczona jako ewentualne sankcje w kwotach:

- | 1 tys. euro za brak dokumentu A1,
- | 1 tys. euro za brak dokumentu ZKO3T (zgłoszenia),
- | 4 tys. euro ze względu na podejrzenie braku wypłaty kontrolowanemu kierowcy wynagrodzenia minimalnego obowiązującego w Austrii w analizowanym okresie oraz w miesiącach wcześniejszych.

Niestety, kary za brak zaświadczenia A1 i zgłoszenia ZKO3T nie dało się uniknąć, jednak można było powalczyć o zwrot kaucji za brak wypłaty wynagrodzenia. W tym celu OCRK wykonało kompleksowe wyliczenie czasu pracy za cały wymagany okres, a komplet dokumentów został wysłany do austriackiego



Fot. Flickr

*Na terenie Węgier wymagane jest dodatkowo zaświadczenie o przeprowadzeniu badania technicznego, wydane przez diagnostów na stacji kontroli pojazdów. Brak takiego dokumentu może skończyć się mandatem nawet w wysokości 800 tys. UHF (ponad 10 tys. zł)*



urzędu. W wyniku odwołania się od decyzji organ kontrolny zaakceptował dokumenty potwierdzające naliczenie kwoty wynagrodzenia. Kontrolujący podmiot, tytułem kosztów sądowych, naliczył kwotę 200 euro, która została odliczona od kwoty kaucji, dzięki czemu na konto przewoźnika wpłynęło z powrotem 3 800 euro (ok. 16 tys. zł). Całość postępowania oraz nałożenie kary na przewoźnika odbywało się przy udziale Państwowej Inspekcji Pracy, na podstawie ustawy z dnia 10 czerwca 2016 r. o delegowaniu pracowników w ramach świadczenia usług. Organy polskie i austriackie były w ciągłym kontakcie za pomocą systemu (IMI) Internal Market Information System, umożliwiającego przepływ informacji pomiędzy pokrewnymi urzędami w UE, co skutkowało zawiadomieniem strony (polskiego przewoźnika) o nałożonej karze przez odpowiedni terenowo Okręgowy Inspektorat Pracy.

## Zaświadczenie o aktualnym badaniu technicznym

Problemy pojawiają się jednak nie tylko w przypadku kontroli obowiązków wy-

badań zgodności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającej dyrektywę 2009/40/WE, której 10 artykuł stanowi:

1. *Stacja kontroli pojazdów lub, w stosownych przypadkach, właściwy organ państwa członkowskiego, który przeprowadził badanie zgodności do ruchu drogowego pojazdu zarejestrowanego na jego*

**K**ompletna dokumentacja to podstawa w realizacji przewozów zagranicznych. Dopelnieniem jest wsparcie ekspertów, dzięki któremu przewoźnik może liczyć na fachową pomoc w spornych i wątpliwych sytuacjach i problemach z interpretacją przepisów.

*terytorium, wydaje dla każdego pojazdu, który pozytywnie przeszedł takie badanie, poświadczenie na przykład w postaci wzmianki w dowodzie rejestracyjnym pojazdu, naklejki, świadectwa lub jakiegokolwiek innej łatwo dostępnej informacji. (...)*

3. *Do celów swobodnego obrotu każde państwo członkowskie uznaje poświadczenie wydane przez stację kontroli pojazdów lub właściwy organ innego państwa członkowskiego zgodnie z ust. 1.*

## Przewóz na potrzeby własne

Niekiedy inspekcje wymagają od firm dokumentów, których te posiadać przy sobie nie są w stanie. Z takim przypadkiem spotkaliśmy się przy okazji kontroli we Włoszech, kiedy to jeden z kierowców zadzwonił na telefon interwencyj-

ny OCRK z informacją, że inspektorzy zamierzają ukarać jego pracodawcę za brak dokumentu CMR w przypadku przewozu wykonywanego na potrzeby własne. Firma ta przewoziła własne produkty pomiędzy swoimi magazynami, w związku z tym nie był to transport zarobkowy i list przewozowy CRM nie był w tym wypadku wymagany. Kara, którą chciano nałożyć, opiewała na – bagatela – 4 tys. euro. Jednak dzięki szybkiej pomocy OCRK i przesłaniu tłumaczeń konwencji na język włoski, udało się jej uniknąć, a kierowca mógł kontynuować wykonywany przewóz.

## Wsparcie OCRK

Jak widzimy, niedopełnienie obowiązków związanych z odpowiednią dokumentacją w przypadku transportu międzynarodowego, może skończyć się naprawdę dużymi karami. Dlatego kompletna dokumentacja to podstawa w realizacji przewozów zagranicznych. Ważnym dopełnieniem jest wsparcie ekspertów, dzięki któremu przewoźnik może liczyć na fachową pomoc w spornych i wątpliwych sytuacjach oraz problemach z interpretacją przepisów. Każda tego typu sprawa wymaga indywidualnego podejścia, często szybkiej interwencji lub wdrożenia procedury odwoławczej (wraz z zachowaniem stosownych terminów, formy, języka), a to warto powierzyć specjalistom w tej dziedzinie, takim jak eksperci Ogólnopolskiego Centrum Rozliczania Kierowców. |

Ireneusz Czulak,  
ekspert OCRK  
ds. analiz i rozliczeń  
[www.ocrk.pl](http://www.ocrk.pl)



*Umowa o pracę gwarantuje, że kierowca jest wynagradzany zgodnie z prawem danego państwa. Wymagają jej w przypadku kontroli służby kontrolne z Francji, Włoch, Austrii i Finlandii*

kających z kwestii delegowania pracowników. Ostatnio coraz częściej kary nakładane są w przypadku braku dokumentów potwierdzających aktualne badania techniczne pojazdu. Jak wspominaliśmy wcześniej, w większości państw wystarczającym dokumentem do weryfikacji, czy pojazd przeszedł wszystkie niezbędne badania, jest wpis i pieczęta w dowodzie rejestracyjnym tego pojazdu. Wynika to z Dyrektywy PEiR 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych

Jednak od jakiegoś czasu zmienia się praktyka kontrolna na terenie Węgier, gdzie wymagane jest dodatkowo zaświadczenie o przeprowadzeniu badania technicznego, wydane przez diagnostów na stacji kontroli pojazdów. Jak informuje ZMPD, zgodnie z doniesieniami przewoźników, w przypadku kontroli na terytorium Węgier, brak takiego dokumentu może skończyć się mandatem nawet w wysokości 800 tys. UHF (ponad 10 tys. zł).