

Jak przygotować kierowcę do kontroli?

Przewoźniku, czy na pewno wiesz wszystko o przygotowaniu kierowcy zawodowego oraz pojazdu do kontroli? Kierowco międzynarodowych przewozów drogowych, musisz być czujny, bo każdy kraj to inna praktyka kontrolna. Jak nie pogubić się w meandrach transportowej biurokracji? Na pytania odpowiada Jakub Ordon z Ogólnopolskiego Centrum Rozliczania Kierowców.

W Polsce można wyróżnić cztery główne organy, które są uprawnione do kontrolowania pojazdów: policję, straż graniczną, służbę celną oraz Inspekcję Transportu Drogowego, która jest najlepiej przygotowana w zakresie kontroli pojazdów ciężarowych i autobusów, co też determinuje najszerze możliwości oraz uprawnienia inspektorów. Każda ze służb ma możliwość przeprowadzenia kontroli w zbliżonym, niejako pokrywającym się zakresie, jednak ostatecznie to funkcjonariusz podejmuje decyzję, który aspekt chce sprawdzić najdokładniej.

Na terenie Polski podstawowymi dokumentami, którymi posługuje się kierowca są: prawo jazdy (uwaga od 4 marca 2019 r. obowiązuje nowy wzór prawa jazdy) oraz dowód rejestracyjny pojazdu i naczepy. W przypadku truckerów dokument prawa jazdy informuje o przejściu badań lekarskich, psychologicznych, kursie zawodowym i kategoriach pojazdów, którymi może posługiwać się kierowca.

Od 1 października 2018 roku kierowcy nie są już zobowiązani do posiadania dowodu rejestracyjnego pojazdu i polisy OC w formie papierowej, gdyż wszystkie te informacje kontrolujący może sprawdzić w Centralnej Ewidencji Pojazdów. Jednak zawsze rekomendujemy przewoźnikom, by te dokumenty były w kabinie tira w wersji papierowej, gdyż znacznie skraca to czas kontroli – mówi Jakub Ordon z Ogólnopolskiego Centrum Rozliczania Kierowców (OCRK). – Konieczne jest posiadanie terminowo wykonanych badań technicznych pojazdu, gdyż za ich brak grozi mandat w wysokości 2 000 PLN.

Dodatkowo - obowiązkowo

Do dokumentów wymaganych podczas podstawowej kontroli pojazdów należy także list przewozowy – w Polsce tzw. WZ, który określa m.in. rodzaj przewożonego towaru, jego ilość czy też odbiorcę. Ponadto Inspekcja Transportu Drogowego sprawdza ewidencję czasu pracy – niezależnie czy jest to zapis z tachografu cyfrowego czy też manualnego, w tym także dokumenty dodatkowe, które opisują czas aktywności kierowcy niezarejestrowany przez tachograf. Obowiązkiem kierowcy jest uwzględnienie na wydrukach z tachografu ewentualnych powodów niedopełnienia norm z zakresu czasu pracy. Niezbędnym dokumentem, bez którego kierowca nie powinien wyruszać w trasę, jest wypis z licencji transportowej tzw. krajówka lub międzynarodówka.

Warto także pamiętać o konieczności posiadania dokumentu wskazującego klasę pojazdu – jest to certyfikat określający normę, którą spełnia pojazd względem emisji spalin (tzw. certyfikat euro, przydaje się podczas kontroli „wiatolowców” – inspektorów kontrolujących pobór opłat) – dodaje ekspert OCRK.

Za granicą trudniej

Podróż, wykraczająca poza granice rodzimego kraju, jest bardziej wymagająca dla kierowców także pod względem biurokracji. Podobnie jak w Polsce kierowca na terenie innych krajów zobowiązany jest posiadać: prawo jazdy, dowód rejestracyjny z ważnymi badaniami technicznymi pojazdu, list przewozowy (CMR), wypis z licencji transportowej, ewidencję czasu pracy.

Jednak to nie wszystko. O ile list przewozowy na terenie Polski może mieć nieco luźniejszą formę, tak w ruchu międzynarodowym musi być on sporządzony według określonego schematu, który został uregulowany na podstawie konwencji CMR.

*Pieczętka to czasem za mało. W przypadku wyjazdów międzynarodowych warto pamiętać, że nie wszędzie prawo wspólnotowe jest respektowane na należyтым poziomie i mogą zdarzać się kontrowersyjne kontrole, np. na terenie Węgier służby kontrolne wymagają okazania dokumentu potwierdzającego badanie techniczne pojazdu. Rekomendujemy naszym klientom, by pobierali takie zaświadczenia z diagnostycznych stacji kontroli, gdyż ich brak w niektórych krajach może skutkować mandatem sięgającym nawet 10 000 PLN. Niestety problem pozostaje w stosunku do nowych pojazdów, dla których ww. dokument nie był jeszcze wygenerowany – **wskazuje Jakub Ordon z OCRK.***

Zagraniczne służby kontrolne mogą wymagać od kierowcy dokumentu wskazującego, że pojazd, którym się porusza, jest w dyspozycji firmy wskazanej w wypisie z licencji transportowej. Jeśli pojazd jest leasingowany, to warto zadbać o potwierdzenie od leasingodawcy, że samochód ten jest w dyspozycji przedsiębiorstwa przewozowego, gdyż za tego typu niejasności poza granicami Polski służby kontrolne mogą wystawić mandat sięgający nawet 2000 euro, jak ma to miejsce na przykład we Włoszech. Eksperti z Ogólnopolskiego Centrum Rozliczania Kierowców polecają, by ten dokument posiadać w trzech wersjach językowych – francuskim, angielskim i niemieckim.

Co pracownik ze Wschodu powinien okazać?

Jeśli kierowca pochodzi z Ukrainy, Białorusi lub z Rosji konieczne jest, aby posiadał paszport, prawo do pobytu i pracy na terenie UE oraz świadectwo kierowcy wydane przez Głównego Inspektora, potwierdzające jego przygotowanie do pracy na terenie krajów Wspólnoty.

*W przypadku pracowników delegowanych, a za takich uznawani są prawie wszyscy kierowcy pracujący poza granicą naszego państwa, inspekcje zagraniczne mogą także sprawdzić (za wyjątkiem państw tolerujących elektroniczny obieg dokumentów) dokumenty potwierdzające legalność zatrudnienia, utrzymanie wynagrodzenia na odpowiednim poziomie obowiązującym w danym państwie, czy odprowadzanie składek na ubezpieczenie społeczne (A1) – **dodaje Jakub Ordon.***

Przewozy nie takie standardowe

W przypadku przewozu towarów wrażliwych, zgodnie z nową ustawą SENT, kierowca podczas kontroli zmuszony jest przedstawić numer nadania. Skrupulatnie sprawdzane jest też właściwe korzystanie z lokalizatora. Kierujący ciężarówką, który nieprawidłowo posługuje się aplikacją lub systemem monitorującym może zostać obciążony karą od 5 000 – 7 500 PLN.

Dużymi restrykcjami obarczone zostały przewozy towarów niebezpiecznych – kierowca pojazdu musi posiadać zaświadczenie ADR, które wydawane jest w postaci karty. Certyfikat ten wskazuje grupę towarów, które kierowca może transportować. Kolejnym niestandardowym dokumentem jest list przewozowy ADR, który nieco różni się od standardowego pisma przy innych ładunkach. Istotna jest też instrukcja postępowania w nagłych wypadkach w trasie. Są to wytyczne postępowania w sytuacji, gdy dojdzie na przykład do kolizji lub awarii.

W przypadku przewozu osób możemy wyróżnić ich trzy rodzaje: przewozy regularne do 50 km, powyżej 50 km oraz przewozy okazjonalne. Kierowca wykonujący przewozy regularne do 50 km w trasie zobligowany jest do posiadania zezwolenia wydanego przez np. burmistrza, prezydenta miasta lub starosty, a także rozkładu jazdy, czyli harmonogramu pracy kierowcy na linii. Kierowca ten jest zwolniony z obowiązku posiadania tachografu. Inspektor, kontrolujący kierowcę wykonującego regularny przewóz osób powyżej 50 km, może oprócz zezwolenia i harmonogramu sprawdzić wykresówki lub dane cyfrowe z karty i tachografu. W przypadku przewozów nieregularnych, które zazwyczaj są wycieczkami turystycznymi, sprawdzeniu może podlegać lista uczestników.

Szczególną uwagą powinni wykazać się kierowcy podróżujący na trasach Francja – Anglia, z uwagi na restrykcyjną politykę tych państw wobec nielegalnych emigrantów. *Jeśli na naczepie pojazdu kontroler odkryje pasażera „na gapę”, wówczas to kierowca musi zapłacić 600 funtów, natomiast przewoźnik może zostać ukarany decyzją w wysokości 2000 funtów. Rozwiązaniem patowej sytuacji może być wprowadzenie odpowiednie procedury kontrolnej przez przewoźnika, w ramach której trucker postępując zgodnie z „check-listą”, dokona należytej staranności w zakresie samodzielnej kontroli pojazdu i ładunku pod kątem obecności emigrantów na pace. Legitymując się przy kontroli stosowną dwujęzyczną dokumentacją z właściwie wypełnioną listą kontrolną (potwierdzającą sprawdzenie linek, zabezpieczeń, stanu plandeki, itp. po każdym postoju przed przeprawą Francja-Anglia), firma i kierowca mogą uniknąć kary za powyższy czyn – **wskazuje Jakub Ordon, ekspert OCRK.***