

DOKUMENTY, JAKIE POWINIEN MIEĆ W POJEŹDZIE KIEROWCA W MIĘDZYKARODOWYM TRANSPORCIE DROGOWYM WYKONUJĄCY PRZEWOZY NA TERYTORIUM UNII EUROPEJSKIEJ

DATA PRZESŁANIA: 15.12.2017, DATA AKCEPTACJI: 15.06.2018, KODY JEL: R49, K33, L90

Agnieszka Hartleb

Uniwersytet Technologiczno-Humanistyczny w Radomiu
a.hartleb@uthrad.pl

STRESZCZENIE

Wiele ustaw i rozporządzeń obowiązujących w transporcie drogowym nakłada na kierowcę obowiązek gromadzenia i przechowywania w pojeździe różnorodnych zezwoleń, świadectw i ewidencji w celu okazania stosownym organom kontrolnym. Dotyczy to w szczególności dokumentów potwierdzających uprawnienia kierowcy i związanych z pojazdem, poświadczających wykonanie transportu, specyfikacji przewożonego towaru i zezwoleń na wykonanie przewozu. Ponadto kilka krajów Unii Europejskiej wymaga od kierowcy okazania dokumentacji płacowej, rejestru czasu pracy, przetłumaczonej umowy o pracę czy potwierdzenia wypłat wynagrodzenia. Nadmiar dokumentacji niezbędnej w wykonaniu operacji transportowej stwarza wiele problemów dla przewoźnika i kierowcy oraz nadmiernie biurokratyzuje sam transport. Celem artykułu jest przedstawienie dodatkowych wymogów dokumentacyjnych w drogowym transporcie międzynarodowym i związanego z tym obciążenia firm transportowych.

SŁOWA KLUCZOWE

licencja, dokumenty przewozowe, dokumenty administracyjno-kadrowe

WSTĘP

Jednym z fundamentów Unii Europejskiej (UE) jest funkcjonowanie wspólnego rynku transportowego otwartego dla wszystkich jej członków na równych zasadach. Kwestie transportu drogowego towarów zostały uregulowane Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 roku dotyczącym wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych (Rozporządzenie, 2009). Jego celem jest zapewnienie spójnych ram prawnych dla wszystkich przewoźników i przewozów drogowych odbywających się na wewnętrznym rynku państw członkowskich poprzez harmonizację przepisów oraz znoszenie ograniczeń i formalności administracyjnych.

Otwarty rynek unijny dał nowe możliwości, które wykorzystali głównie polscy przewoźnicy, szybko stając się liderem w branży transportowej zarówno w liczbie posiadanego taboru, jak i w ilości wykonywanych przewozów. Stosując zasady czystej konkurencji i dostosowując się do realiów wspólnego rynku, rodzime przedsiębiorstwa w krótkim czasie osiągnęły na nim znaczącą pozycję. Ostatnio pojawiają się jednak coraz silniejsze głosy, zwłaszcza z krajów tzw. starej Unii, o ograniczeniu wspólnego rynku szczególnie dla branży transportowej. Od 2015 roku zaczęły funkcjonować wewnętrzne regulacje prawne w poszczególnych krajach Wspólnoty, nakładające na branżę liczne dodatkowe obciążenia prawne i ewidencyjne.

Celem niniejszego artykułu jest przedstawienie (według stanu prawnego na dzień 15 września 2017 roku) dodatkowych wymogów dotyczących dokumentacji kadrowo-administracyjnej, jakie musi spełnić przedsiębiorca, i dodatkowych dokumentów, w jakie musi wyposażyc swojego kierowcę wykonującego operację transportową wyłącznie na terenie UE.

DOKUMENTY WYNIKAJĄCE Z USTAWY O TRANSPORCIE DROGOWYM

Ustawa o transporcie drogowym (2001a) określa podstawowe dokumenty, jakie powinien mieć kierowca w pojeździe wykorzystywanym do przewozów międzynarodowych. Są to:

- zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika, licencja wspólnotowa,
- dokumenty rejestrujące czas pracy i przebieg jazdy,
- zaświadczenie kierowcy.

Przewoźnikiem drogowym jest przedsiębiorca uprawniony do wykonywania działalności gospodarczej w zakresie transportu drogowego, spełniający wymogi dotyczące kompetencji zawodowych, dobrej reputacji, siedziby przedsiębiorstwa i zabezpieczenia finansowego. Każdy pojazd, który wykorzystywany jest do przewozów międzynarodowych, zgłaszany jest do licencji wspólnotowej, a wypis z licencji jest obowiązkowym dokumentem, jaki musi mieć kierowca wykonujący przewóz drogowy.

Stosownie do przepisów art. 87 powyższej ustawy (2001a) podczas wykonywania przewozu drogowego kierowca pojazdu samochodowego jest obowiązany mieć kartę kierowcy, wykresówki, zapisy odręczne dotyczące okresów prowadzenia pojazdu i odpoczynku, wydruki z tachografu. Wymienione dokumenty może mieć zamiennie: kartę kierowcy oraz zapisy ręczne na wydrukach z tachografu cyfrowego opisujące zdarzenia wyjątkowe lub zapis na tarczach tachografu analogowego, tzw. wykresówki, a poza tym uzupełniająco, w przypadku awarii tachografu rejestrującego jego aktywność, zapisy odręczne (Rozporządzenie, 1985).

Kolejnym dokumentem jest zaświadczenie kierowcy wydawane przez właściwe władze kraju Wspólnoty Europejskiej, w którym swoją siedzibę ma przewoźnik posiadający licencję na międzynarodowy transport drogowy i w którym korzysta z usług kierowcy lub zatrudnia kierowcę niebędącego obywatelem UE i nieposiadającego statutu rezydenta długoterminowego.

DOKUMENTY PRZEWOZOWE DOTYCZĄCE ŁADUNKU

Kolejna pula dokumentów wymaganych podczas międzynarodowych operacji transportowych odnosi się do samego ładunku. Można tu wyróżnić dokumenty towarzyszące każdemu ładun-

kowi i dokumenty uzupełniające, wynikające ze specyfiki towaru i konieczności spełnienia dodatkowych wymogów w przewozie.

Głównym dokumentem niezbędnym w przewozach międzynarodowych jest list przewozowy CMR (Konwencja CMR, 1956), który potwierdza zawarcie umowy przewozu. Podstawowymi zapisami listu przewozowego są: data i miejsce wystawienia, nazwa i adres nadawcy, odbiorcy i przewoźnika, miejsce i data przyjęcia towaru do przewozu, rodzaj towaru oraz sposób pakowania, liczba sztuk, cechy, numery, waga brutto.

Według konwencji CMR list przewozowy zawiera zwyczajowo liczbę opakowań zbiorczych, np. liczbę skrzyń ładunkowych, palet lub cylindrów. Natomiast specyfikacja towaru (*specification of goods*) i lista pakunkowa (*packing list*) podają ilość poszczególnych sztuk ładunku, asortymentu, wydawanych przez nadawcę przesyłki lub producenta. Lista pakunkowa stanowi załącznik do dokumentów przewozowych ładunków drobnicowych i potwierdza, jakie przesyłki są załadowane na dany środek transportu.

Zgodnie z obowiązującym w UE prawem celnym wszystkie towary, które trafiają do niej spoza Wspólnoty lub są wysyłane poza jej obszar, podlegają odprawie celnej. W przypadku wykonywania usługi transportowej eksportowej, gdzie towar docelowo przeznaczony jest do kraju poza UE, kierowca do listu przewozowego powinien mieć dołączony dokument potwierdzający odprawę celną.

Niektóre rodzaje ładunków wymagają szczególnych warunków przewozu. Wówczas konieczne są dokumenty poświadczające zachowanie tych warunków. Do takich specyficznych ładunków należą:

- ładunki niebezpieczne, także odpady,
- artykuły szybko się psujące,
- ładunki nienormatywne,
- żywe zwierzęta.

Kwestie transportu drogowego towarów niebezpiecznych reguluje umowa międzynarodowa odnosząca się do przewozu towarów niebezpiecznych ADR (1975). Kierowca, który wykonuje taki przewóz, powinien mieć stosowne uprawnienia i odpowiednie kwalifikacje. Deklaracja ładunku niebezpiecznego (*Dangerous Goods Note*, DGN) jest dokumentem przewozu ładunków niebezpiecznych i zawiera nazwę techniczną przewożonego towaru, numer identyfikacji towaru UN (jeżeli istnieje), klasę szkodliwości towaru, ilość, kody odpadów i kartę bezpieczeństwa.

Wykonywanie międzynarodowych przewozów niektórych szybko psujących się artykułów żywnościowych przy wykorzystaniu specjalnych środków transportu oraz zasady kontroli zgodności tych środków transportu z normami określa międzynarodowa umowa ATP (*Agreement Transport Perishable*; 1970). Jeżeli przewoźnik transportuje ładunek, który podlega pod ATP, musi mieć ważne świadectwo ATP i zaświadczenie sanitarno-epidemiologiczne, które potwierdza spełnienie przez środek transportu wymienionej umowy, kierowca zaś musi mieć ważną książeczkę sanitarno-epidemiologiczną.

Z kolei kwestię transportu zwierząt regulują przepisy Rozporządzenia Rady (WE) nr 1/2005 z 22 grudnia 2004 roku w sprawie ochrony zwierząt podczas transportu i związanych z tym działań (Rozporządzenie, 2004).

Dokumenty wymagane przy przewozie odpadów, wydane przez właściwy organ w odniesieniu do transportującego odpady, to zezwolenie na transport odpadów lub potwierdzenie wpisu do rejestru, o którym mowa w ustawie z dnia 14 grudnia 2012 roku o odpadach (Ustawa, 2001b).

Zezwolenia na przewóz ponadnormatywny dotyczą towarów, które przekraczają wymiary określone w krajowych i międzynarodowych przepisach. Zasady organizacji i przewozów ładunków ponadgabarytowych zostały uregulowane zapisami prawnymi (Ustawa, 1997; Ustawa, 1985).

DOKUMENTY ADMINISTRACYJNO-KADROWE WYMAGANE PRZEZ POSZCZEGÓLNE KRAJE UE STOSUJĄCE PRZEPISY O ODDELEGOWANIU PRACOWNIKÓW

Oprócz opisanych wcześniej dokumentów, wymaganych dotychczas jednolicie przez prawo wspólnotowe lub konwencje międzynarodowe, w ostatnim czasie pojawiły się nowe wytyczne w odniesieniu do kierowców transportu drogowego towarów wynikające z przepisów niektórych państw członkowskich UE i wprowadzonych na ich terenie. Tabela 1 przedstawia zakres wymagań dotyczący dokumentacji, jaką powinien mieć kierowca w trakcie wykonywania operacji transportowej, a którą na terenie kilku wybranych krajów Wspólnoty Europejskiej mogą skontrolować uprawnione służby.

Tabela 1. Zakres wymagań*

Kraj	Niemcy	Francja	Włochy	Austria	Norwegia	Holandia
Kierowca posiada w pojeździe dokumenty:	Kabotaż + załadunki i rozładunki	Kabotaż + załadunki i rozładunki	Kabotaż	Kabotaż + załadunki i rozładunki	Kabotaż + załadunki i rozładunki	Kabotaż + załadunki i rozładunki
Dokumenty zgłoszeniowe	x	+	+	+	x	x
Dane reprezentanta przewoźnika	x	+	+	+	x	+
Umowa o pracę (zlecenie, samozatrudnienie)	x	+	x	+	+	+
Dowody wpłaty należności z tytułu podróży służbowej	x	+	x	+	+	x
Dokumentacja płacowa (z wypłatą i potwierdzeniem)	x	x	x	+	+	x
Rejestr czasu pracy na terytorium danego państwa	x	x	x	+	+	x
Potwierdzenie opłacania składek do ZUS – formularz A1	x	+	x	+	x	x

*Symbol x oznacza brak obowiązku posiadania danego dokumentu w pojeździe, + obowiązek posiadania.

Źródło: (OCRK, 2017).

Dokumenty zgłoszeniowe firmy i konkretnego pracownika są obowiązkowe do okazania przez kierowcę w trakcie kontroli we Francji, Włoszech i w Austrii, w pozostałych zaś krajach dokonuje się zgłoszenia i archiwizuje wnioski w przedsiębiorstwie. Zaświadczenie to – w zależności od kraju zgłoszenia – ma różną formę. Najczęściej takiego zgłoszenia dokonujemy na platformie internetowej po uprzednim zalogowaniu się do systemu i po pozytywnej weryfikacji danych przedsiębiorstwa. Zgłoszenia należy dokonać z góry na cały okres delegowania lub na 24 godziny przed datą rozpoczęcia okresu delegowania, a także poinformować niezwłocznie o wszelkich zmianach. Zakres zgłoszenia dla poszczególnych krajów jest różny i dotyczy głów-

nie samego uczestnictwa w rynku przewozowym, ale nie tylko. W Austrii np. należy zgłosić m.in. dane nadawcy, adresy wyładunków oraz załadunków – w przypadku firm nieposiadających stałych zleceń każdy transport wykonywany na obszarze Austrii wiąże się z dokonaniem osobnego zgłoszenia. Obowiązkiem pracodawcy delegującego jest przechowywanie sporządzonej kopii w języku urzędowym kraju delegowania, umowy o pracę, imiennych kart wynagrodzenia, dokumentacji dotyczącej czasu pracy pracownika delegowanego w zakresie rozpoczęcia i zakończenia pracy oraz liczby godzin przepracowanych w danym dniu, dokumentów określających wysokość wynagrodzenia pracownika delegowanego, certyfikatu dotyczącego obowiązującego prawodawstwa w zakresie ochrony socjalnej. Przechowywanie wymienionych dokumentów jest obowiązkowe w okresie delegowania i dwa lata po jego zakończeniu.

W niektórych krajach wymagane jest posiadanie przedstawiciela firmy z miejscem zamieszkania na terenie kraju oddelegowania pracownika, któremu zostanie powierzone wysyłanie oraz otrzymywanie aktów i dokumentów. Główną rolą takiego przedstawiciela jest reprezentacja pracodawcy przed organami kontrolnymi. Jego dane osobowe najczęściej są jednym z elementów zgłoszenia pracowników delegowanych, jednak w Holandii poświadczenie ustanowienia przedstawiciela jest odrębnym dokumentem, który kierowca powinien mieć w pojeździe.

Rodzaj zatrudnienia wynikający z umowy o pracę również stanowi zakres dokumentacji do kontroli w przypadku delegowania kierowców. Przetłumaczona umowa wraz z załącznikami jest wymagana do okazania przez pracownika ustawowo we Francji, w Austrii i Norwegii. Nakłada to na pracodawcę obowiązek wyposażenia kierowcy w umowę o pracę w kilku urzędowych językach.

W trakcie podróży służbowej według polskiego ustawodawstwa pracownik ma prawo do dodatkowych świadczeń. Przede wszystkim pracodawca pokrywa koszty transportu, noclegów oraz diet. Jeżeli wewnętrzne przepisy firmy nie określają zasad przyznawania pracownikom dodatkowych świadczeń w związku z podróżą służbową, przysługują im należności określone w rozporządzeniu ministra pracy i polityki społecznej w sprawie należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej (Rozporządzenie, 2013). Podczas kontroli przez uprawnione służby w Austrii i Norwegii kierowca musi okazać dowody wpłat w formie dokumentu bankowego lub poświadzonego własnoręcznym podpisem rozliczenia podróży służbowej.

W dokumentach zgłoszeniowych pracodawca musi potwierdzić pod rygorem składania fałszywych oświadczeń zobowiązanie do wypłaty wynagrodzenia według obowiązujących w poszczególnych państwach przepisów płacowych, porozumień zbiorowych i uchwalonych dodatków do płacy podstawowej. Dokumentacja płacowa powinna również zawierać poświadczenie kwalifikacji grupy płacowej obowiązujące w danym kraju, niekiedy w formie oświadczenia, a niekiedy wielu dokumentów potwierdzających staż pracy w zawodzie lub doświadczenie. Ponadto kierowca powinien mieć i okazać do kontroli listę płac lub raport z listy opatrzonej podpisem pracodawcy i własnym oraz dowody wpłat wynagrodzenia wraz z dodatkami albo oświadczenie potwierdzające wpłaty.

Czas pracy kierowcy to czas od rozpoczęcia do zakończenia pracy, obejmuje on wszystkie czynności związane z wykonywaniem przewozu drogowego, takie jak: prowadzenie pojazdu, załadowywanie i rozładowywanie, czynności spedycyjne, niezbędne formalności administracyjne oraz utrzymanie pojazdu w czystości; jest to też czas poza przyjętym rozkładem czasu pracy,

w którym kierowca pozostaje na stanowisku pracy kierowcy w gotowości, np. do wykonywania pracy, podczas oczekiwania na załadunek lub rozładunek (Rozporządzenie, 2006) . Sama forma ewidencji czasu pracy kierowcy jest w związku z tym skomplikowana. Dane najczęściej pobiera się z karty kierowcy i analizuje według różnych czynności wykonywanych w trakcie przewozu. Niestety karta kierowcy nie ewidencjonuje przekroczenia granicy. Należy posłużyć się dodatkowo notatkami kierowcy lub systemem GPS, jeżeli pojazd jest w niego wyposażony, by prawidłowo obliczyć czas pracy na terytorium wybranego kraju. Taką ewidencję należy przechowywać w pojeździe, wykonując operacje transportowe w Austrii i Norwegii.

Przedsiębiorcy delegujący pracowników do pracy do innych państw w ramach UE muszą pamiętać o zaopatrzeniu swoich pracowników w druk A1 stanowiący poświadczenie ubezpieczenia społecznego w Polsce.

WPŁYW DODATKOWYCH OBCIĄŻEŃ ADMINISTRACYJNYCH NA SYTUACJE FIRM TRANSPORTOWYCH

Do badań wykorzystano studium przypadku, a zakres podmiotowy stanowiła firma transportowa, której sprawozdanie finansowe podlega prawu bilansowemu. Dokładne dane uzyskano na podstawie rachunku zysków i strat ze względu na jego szczegółowe zestawienie kosztów i przychodów uwzględniające specyfikę branży. Podmiotem było małe przedsiębiorstwo dysponujące przeciętnie rocznie 11 pojazdami. Badana firma świadczy usługi przewozowe na terytorium UE. Większość operacji transportowych odbywa się pomiędzy Polską a Hiszpanią. W celu wyeliminowania pustych przebiegów w trakcie operacji transportowej zdarzają się również przewozy kabotażowe, głównie we Francji i w Niemczech.

Celem badania było określenie poziomu kosztów operacji transportowej w wybranym przedsiębiorstwie sektora transportowego (ze względu na tajemnicę handlową w artykule nie podano nazwy przedsiębiorstwa) związanych z koniecznością pozyskania i opracowania dodatkowej dokumentacji administracyjno-kadrowej przez określenie poziomu kosztów obsługi operacji transportowej.

Zestawione dane finansowe przedsiębiorstwa zostały przedstawione w tabeli 2, w ujęciu niezbędnym do określenia wysokości obciążeń wynikających z ewidencji operacji transportowych. Zaprezentowane koszty nie uwzględniają usług telekomunikacyjnych, napraw, zakupu części zamiennych czy rat leasingowych, które są typowe w każdej firmie transportowej. Dotyczą wyłącznie kosztów usługi transportowej.

Analiza kosztów przedsiębiorstwa ukazuje niewielką dynamikę wzrostu obciążeń związanych z uzyskaniem licencji i pozwoleń w usługach transportowych. Świadczy to o stabilnej wysokości tych opłat i możliwości planowania przyszłych wydatków i podejmowanych decyzji. Z uwagi na specyfikę zamówień i zleceń firma specjalizuje się w transporcie artykułów mrożonych. W tym celu oprócz kosztów licencji i wypisów musi posiadać świadectwa ATP i zaświadczenia sanitarno-epidemiologiczne.

Tabela 2. Wielkość kosztów przedsiębiorstwa w odniesieniu do operacji transportowych w latach 2010–2016 (w zł)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Koszty pozwoleń, licencji krajowych i zagranicznych	9336	15 016	15 718	9730	11 641	9359	12 597
Koszty obsługi rozliczenia pracy i ewidencji pracy	30 297	33 987	34 890	40 500	42 098	75 900	89 651
Wynagrodzenia oraz świadczenia pracownicze	174 745	222 442	258 140	303 336	375 378	392 041	416 762
Wysokość wypłaconych delegacji	220 413	347 639	381 325	473 952	528 128	793 075	829 450
Koszty opłat drogowych krajowych i zagranicznych	30 246	186 157	560 323	724 421	886 644	906 337	998 872
Koszty zużytych paliw	2 051 954	2 761 490	2 484 261	2 533 235	2 726 083	2 331 260	2 274 158
Koszty pełnomocnictw, upoważnień, zgłoszeń i tłumaczeń	960	1489	2006	2995	2876	27 900	36 769
Razem	2 517 951	3 568 220	3 736 663	4 088 169	4 572 848	4 467 562	4 658 259

Źródło: opracowanie własne na podstawie sprawozdań finansowych przedsiębiorstwa za lata 2010–2016.

Znaczące różnice dotyczą kosztów związanych z obsługą pracy, wzrostem wynagrodzeń, który może być wynikiem prawa rynku, inflacją, zmianą oczekiwań pracowniczych, ale również z brakami kadrowymi, z którymi boryka się branża. Dodatkowym czynnikiem jest zmiana obciążeń wynikających z wewnętrznych przepisów krajów unijnych. Wysokość wypłaconych zwrotów kosztów podróży służbowych (zwanym potocznie delegacjami) wzrastała skokowo, co jest bardzo widoczne w okresie wprowadzenia płacy minimalnej w Niemczech w 2015 roku, którą objęto też polskich kierowców, oraz we Francji w 2016 roku. Również koszty dotyczące dostosowania się do tych wymogów rosły bardzo dynamicznie w latach 2015–2016. Obsługa administracyjna ewidencji pracy wynikająca z przepisów transportowych oraz Kodeksu pracy, jak również dokumentów płacowych czy rozliczeń czasu pracy w poszczególnych krajach wykonywanych usług wpłynęła na wzrost kosztów operacji transportowych w stosunku do poprzedniego okresu o 50% w roku 2015. Ogromny wpływ na strukturę kosztów badanego przedsiębiorstwa ma też zmiana obciążeń z tytułu usług do tej pory dodatkowych, czyli tłumaczeń dokumentów i pełnomocnictw. Koszty te znacząco rosły z chwilą wprowadzenia nowych wymogów dotyczących ich posiadania w pojeździe. Związane z tym obowiązki wpłynęły na wysokość tych kosztów w latach 2015–2016. Wyposażenie kierowcy w przetłumaczone dokumenty i ewidencję pracy, która zmienia się z każdym miesiącem, co wymaga jej każdorazowego tłumaczenia, skutkowało wyraźnym 12-krotnym wzrostem kosztów w 2015 roku w stosunku do roku poprzedniego.

Tabela 3. Struktura przychodów operacyjnych i kosztów operacyjnych w latach 2010–2016 (w zł)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Przychody z działalności operacyjnej	3 667 235	5 351 672	4 923 731	5 223 962	5 894 421	5 645 889	5 700 699
Koszty działalności operacyjnej	3 287 398	5 043 875	4 643 981	5 009 211	5 600 761	5 601 973	5 642 876
Wynik z działalności operacyjnej	379 837	307 797	279 750	214 751	293 660	43 916	57 823

Źródło: opracowanie własne na podstawie sprawozdań finansowych przedsiębiorstwa za lata 2010–2016.

Analizując zebrane dane, można zauważyć stabilny wzrost przychodów przedsiębiorstwa z działalności operacyjnej, zwłaszcza w latach 2011–2016. Koszty operacyjne również wzrosły, co ukazuje dynamikę wzrostu obciążeń administracyjno-podatkowych. Widać też spadek dochodu, który szczególnie w ostatnich dwóch analizowanych latach gwałtownie zmalał. Świadczy to o tym, że wprowadzono nowe obowiązki, nowe wymogi prawne, które nie są kompensowane większymi przychodami.

Polskie firmy oferujące usługi transportowe w 2015 roku zatrudniały na podstawie stosunku pracy około 521 tys. osób (GUS, 2016) i było to o 3% więcej w porównaniu z rokiem poprzednim. Polskie przedsiębiorstwa transportowe wykonujące usługi w międzynarodowym transporcie drogowym to przede wszystkim firmy małe, dysponujące maksymalnie 10 pojazdami (GITD, 2017). Taka struktura organizacyjna wpływa niekorzystnie na ich funkcjonowanie w każdym przypadku zmiany prawa i próby wprowadzenia nowych kosztownych wymogów organizacyjnych.

Badane przedsiębiorstwo w pełni wykorzystuje swój potencjał w celu zwiększenia efektywności i ograniczenia kosztów przewozu, wykonując usługi kabotażowe. Jednak to, co wydaje się opłacalne w kontekście zużycia paliw, wynagrodzeń pracowników oraz opłat drogowych, generuje ogromne koszty związane z administrowaniem i ewidencyjną obsługą pracy kierowcy.

Granice opłacalności zmuszają do ograniczenia inwestycji, co pociąga za sobą dodatkowe koszty, np. częstszych napraw czy społecznych kosztów środowiskowych związanych ze zwiększoną emisją spalin przy korzystaniu ze starszego taboru. Chęć utrzymania się na rynku zmusza firmy transportowe do ograniczenia kosztów działalności, najczęściej do zmiany struktury zatrudnienia, ograniczania umów o pracę na korzyść kierowców – przedsiębiorców. Takie rozwiązanie zrzuca na kierujących pojazdami obowiązki przedsiębiorcy co do ewidencjonowania czasu pracy, koszty tłumaczeń, rozliczeń delegacji i innych ewidencji i pozwoleń. Ma również wymiar społeczny, gdyż kierowca – przedsiębiorca nie ma obowiązku szkoleń BHP, nie ma przywileju korzystania z płatnego urlopu wypoczynkowego czy choćby kontrolnych badań lekarskich wynikających z Kodeksu pracy.

Wstąpienie do UE otworzyło nowe możliwości z uwagi na dostęp do wspólnego obszaru gospodarczego, swobodnego przepływu towarów, usług, ludzi i pieniędzy, które polskie firmy transportowe w pełni wykorzystały i zajmują obecnie czołowe miejsce w ilości wszystkich przewozów. Zapewne dlatego niektóre z krajów Wspólnoty, by chronić swój rynek pracy, pod pretekstem zapewnienia jednolitych warunków pracy i płacy wprowadziły przepisy wewnętrzne, które negatywnie wpływają na polską branżę transportową. Odwołując się do Dyrektywy 96/71/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 1996 roku dotyczącej delegowania pracow-

ników w ramach świadczenia usług, wprowadzają przepisy utrudniające, a niekiedy uniemożliwiające naszym przewoźnikom wykonywanie usług przewozowych na danym obszarze.

PODSUMOWANIE

Komisja Europejska pracuje obecnie nad rewizją dyrektywy w sprawie pracowników delegowanych (Dyrektywa, 2014). Proponowana zmiana oprócz objęcia pracowników mobilnych prawem obowiązującym w kraju, w którym czasowo wykonują pracę, pozbawia jednocześnie kraju wysyłającego pracownika dochodów z podatku i składek na ubezpieczenie. W przypadku pracownika – kierowcy, który przemieszcza się po całej UE, niezależnie, czy wykonuje pojedynczą operację transportową, czy kabotaż, spełnienie wymogów każdego z krajów, przez który wyłącznie przejeżdża tranzytem, jest trudne, żeby nie powiedzieć niemożliwe. Trudności pojawiają się przy spełnieniu wszystkich wymogów socjalnych, odpraw pracowniczych, terminów wypłat wynagrodzeń, zwrotu kosztów podróży służbowych, układów zbiorowych czy chociażby urlopu wypoczynkowego, którego wymiar jest inny w każdym kraju Wspólnoty. Ponadto zatrudniony przez polskie przedsiębiorstwo polski kierowca, który w Polsce ma centrum interesów życiowych i wykonuje operację przewozową na zlecenie polskiego odbiorcy, tylko z powodu, że przejeżdża przez obszar innego kraju, nie powinien podlegać pod jego Kodeks pracy i jego służby kontrolne w zakresie prawa pracy, a co za tym idzie, nie powinien podlegać pod rozporządzenie o pracownikach delegowanych.

Obecne wymogi państw członkowskich dotyczące ewidencji pracy i obowiązków kadrowo-administracyjnych prowadzą do nadmiernych obciążeń biurokratycznych oraz finansowych dla przedsiębiorców delegujących pracowników. Wśród dokumentów, jakie kierowca musi przedstawić do kontroli, pokonując trasę przewozu, znajdują się: dokumenty potwierdzające uprawnienia do prowadzenia pojazdu, dokumenty pojazdu, polisa ubezpieczenia, upoważnienie do korzystania z pojazdu (w przypadku umowy leasingu), certyfikat EURO, wypis z licencji, karta kierowcy lub inna forma ewidencji pracy; dokumenty dotyczące ładunku: CMR i wszystkie towarzyszące, świadectwa wymagane przy przewozach specjalnych i specjalistycznych oraz dokumenty wynikające z rozporządzenia dla pracowników delegowanych: potwierdzenie wypłat wynagrodzenia, rejestr czasu pracy na obszarze danego państwa, przetłumaczona na kilka języków umowa o pracę, formularz A1, dokumenty zgłoszeniowe inne dla każdego kraju, dane reprezentanta inne dla każdego państwa, dokumentacja płacowa w kilku językach.

LITERATURA

- Dyrektywa (2014). Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/67/UE z dnia 15 maja 2014 r. w sprawie egzekwowania dyrektywy 96/71/WE dotyczącej delegowania pracowników w ramach świadczenia usług. Dz.Urz. UE L 159/11.
- GITD (2017). Pobrane z: http://www.gitd.gov.pl/__data/assets/pdf_file/0009/59463/Dane-statystyczne-2016.pdf (12.09.2017).
- GUS (2016). Pobrane z: <http://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/transport-i-lacznosc/transport> (12.09.2017).
- Konwencja CMR (1956). Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) i Protokół podpisania, sporządzone w Genewie 19 maja 1956 r. Dz.U. 1962, nr 49, poz. 238.

- OCRK (2017). *Raport Transport na drogach Europy*. Pobrane z: <http://www.ocrk.pl/aktualnosci/raporttransport-na-drogach-europy> (12.09.2017).
- Rozporządzenie (1985). Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym. Dz.Urz. UE L 370.
- Rozporządzenie (2004). Rozporządzenie Rady (WE) nr 1/2005 z 22 grudnia 2004 r. w sprawie ochrony zwierząt podczas transportu i związanych z tym działań. Dz.Urz. UE L 3/1.
- Rozporządzenie (2006). Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego. Dz.Urz. UE L 102/1.
- Rozporządzenie (2009). Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. dotyczące wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych. Dz.Urz. WE L 300/72.
- Rozporządzenie (2013). Rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Społecznej z 29 stycznia 2013 r. w sprawie należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej. Dz.U. z 2013 r., poz. 167.
- Umowa ADR (1975). Umowa europejska dotycząca międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR), sporządzona w Genewie 30 września 1957 r. Dz.U. z 1975 r., nr 35, poz. 189 z późn.zm.
- Umowa ATP (1970). Umowa Agreement Transport Perishable. Genewa, 1 września 1970 r.
- Ustawa (1985). Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych. Dz.U. 1985, nr 14, poz. 60.
- Ustawa (1997). Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. prawo o ruchu drogowym. Dz.U. 1997, nr 98, poz. 602.
- Ustawa (2001a). Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym. Dz.U. 2016, poz. 1907 z późn.zm.
- Ustawa (2001b). Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach. Dz.U. z 2010 r. nr 185, poz. 1243 z późn.zm.

DOCUMENTS THAT A DRIVER IN INTERNATIONAL ROAD TRANSPORT SHOULD HAVE IN HIS VEHICLE PERFORMING TRANSPORT ON THE TERRITORY OF THE EUROPEAN UNION

SUMMARY	A variety of legislatures, various permits, certificates and records. They concern the documentation of driving privileges, the specifications of the goods being transported and the authorizations for carriage. Also several EU Member States that are not able to make the decision to amend the agreement. Excessive pre-match documentation for carrying out passenger transport operations and excessive bureaucratization of the transport itself. The purpose of the article is to present additional documentation requirements in international road transport and related transport.
KEYWORDS	license, transport documents, administrative and human resources documents

Translated by Agnieszka Hartleb