



# Kontrola przez Federalny Urząd d/s Transportu Towarowego (BAG)

Uprawnienia i listy kontrolne  
Kancelaria DD Legal  
[www.ddlegal.de](http://www.ddlegal.de)

# Zakres kontroli sprawowanej przez urzędy nadzorcze



- Federalny Urząd d/s Transportu Towarowego (BAG) czuwa nad przestrzeganiem przepisów przez podmioty krajowe i zagraniczne uczestniczące w w transporcie towarowym przeprowadzanym na terenie Republiki Federalnej Niemiec.
- Osobom upoważnionym przez Urząd Federalny – czyli kontrolerom (BAG) - przysługują w tym zakresie uprawnienia podobne do uprawnień przysługujących policji (podstawa prawna §§ 10 – 17 GüKG /*niem.*: Ustawy o Towarowym Transporcie Samochodowym).
- W przeciwieństwie do powyższego - Policja posiada ogólne uprawnienia policyjne w ramach ochrony przed zagrożeniami na podstawie Krajowych Ustaw Policyjnych oraz tzw. policyjnej „klauzuli generalnej”.

# Zakres kontroli i wyposażenie techniczne dla jej sprawowania



- Około 240 kontrolerów sprawuje służbę każdego dnia na niemieckich drogach, szczególnie dotyczy to czasu weedenów i patroli nocnych.
- Kontrolerzy mają do dyspozycji ok. 120 pojazdów specjalistycznych, które są wyposażone w najnowocześniejszą technikę komputerową.
- Wszystkie grupy kontrolerów połączone są przez UMTS bezpośrednio z Centralą.
- Obecnie trwa podłączenie do systemu „BOS“, czyli do wspólnej cyfrowej sieci radiowej dla urzędów i organizacji ze specjalnymi zadaniami w ramach zapewnienia bezpieczeństwa.
- Rocznie przeprowadzana jest kontrola około 600.000 pojazdów.
- Szczególnie często uwaga kontrolerów jest skierowana na badanie stanu technicznego pojazdów i zabezpieczenie ładunku.

# Lista kontrolna



W ramach **kontroli** sprawdzane są szczególnie:

- dokumenty wymagane zgodnie z prawem o ruchu drogowym pojazdów (jak n.p. licencje/certyfikaty EU, dokumenty dotyczące przewożonego towaru, polisy ubezpieczenia od obowiązku odpowiedzialności cywilnej oraz od szkód towarowych).
- przyrządy kontrolne, tarczki, karty kierowcy lub wydruki cyfrowego przyrządu kontrolnego jak również inna wymagana przepisami dokumentacja czasu pracy.
- Wymiary pojazdów, naciski na osie i masy całkowite.
- zabezpieczenie ładunku, w tym zakresie w szczególności prawidłowo wybrane punkty mocowania zabezpieczeń/lin.

**Praktyczna rada:** przestrzegając dyrektywy VDI 2700 dotyczącej zabezpieczenia ładunku są Państwo na niemieckich drogach zawsze po bezpiecznej stronie!

- przy transporcie towarów niebezpiecznych: szczególnie ważność zaświadczenia ADR kierowcy, dokumenty przewozowe według rozdziału 5.4.1 ADR i dokumenty towarzyszące według 8.1.2.1 i 8.1.2.2 ADR, jak również poprawne oznaczenie nalepkami ostrzegawczymi towarów, zgodnie z wymienionym w 2.1.1.1. klasami niebezpieczeństw.



# Wytyczne dla kierowcy podczas kontroli (I)

Instrukcja dla szkoleń zachowania kierowców:

- Koniecznie szkolić swoich kierowców wewnątrzzakładowo do wszelkich reguł, których należy przestrzegać na terytorium Niemiec.
- Zapewnienie kierowcom bezpośredniego kontaktu z Właścicielem/ Dyspozytorem jako przełożonymi w przypadku kontroli.
- Sugeruje się następujący model zachowania: Proszę kierowców poinstruować, aby w przypadku kontroli byli wobec kontrolerów uprzejmi oraz współpracowali.  
**W efekcie prowadzi to do mniej szczegółowej kontroli.**
- Przed wyjazdem sprawdzić aby kierowca miał wszelkie potrzebne dokumenty i aby te dokumenty były zgodne ze stanem faktycznym, w tym:
  - prawo jazdy kierowcy
  - dokumenty pojazdu
  - zapis czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku kierowcy
  - lista ładunkowa
  - zezwolenia ogólne
  - zezwolenia wyjątkowe
  - szczególne ekspertyzy dotyczące bezpieczeństwa ładunku (jak n.p. certyfikat według DIN EN 12642 XL)



# Wytyczne dla kierowcy podczas kontroli (II)

Gdyby w czasie kontroli zostały zgłoszone przez kontrolerów zastrzeżenia, to kierowcy **prawnie** są zobowiązani do udzielenia **następujących** informacji dotyczących:

- własnych danych osobowych,
- danych przedsiębiorstwa,
- danych dotyczących przewożonego ładunku.

Szczególnie ważne jest aby:

- Nie składać jakichkolwiek zeznań dotyczących stanu faktycznego !
- Nie szukać wymówek albo usprawiedliwień!
- Nie wskazywać na innego „winnego”!
- Ani ustnie ani pisemnie nie przyznawać się do winy!
- W przypadku otrzymania kary grzywny /*niem. Bußgeld*/ nie płacić!
- Zasłonić się nieznaną języka niemieckiego!

# Ważne uwagi



Jeżeli jest to możliwe, to należy zrobić własne zdjęcia dotyczące danej akcji.

- Uwaga: W przypadku otrzymania **mandatu /niem. Verwarnungsgeld/** często jest lepiej go od razu zapłacić. W przypadku zapłacenia mandatu wystawiane jest pokwitowanie. W takim przypadku nie zostanie wszczęte przeciwko Państwu dalsze postępowanie. Tylko wtedy jeżeli są Państwo absolutnie o tym przekonani, iż mandat jest niesłuszny, ma sens odmówić jego zapłacenia.
- W takim przypadku wszczynane jest jednak zawsze postępowanie w sprawie zarzutu popełnienia wykroczenia.
- **Kary grzywny** nie można uiścić w gotówce.
- Właściwy urząd wszczyna w tym przypadku wobec wszystkich, których zarzut dotyczy postępowanie w sprawie o wykroczenie. Uczestnicy postępowania otrzymują pisemnie formularze do złożenia wyjaśnień jako podejrzani albo jako świadkowie. Formularze te muszą zostać w terminie odesłane wraz z danym co do stanu faktycznego do właściwego urzędu. Również w tej fazie można jako podejrzany o popełnienie wykroczenia skorzystać z prawa odmowy składania zeznań. W pewnych okolicznościach (n.p. stosunek pokrewieństwa, powinowactwa, albo niebezpieczeństwo narażenia się na własną odpowiedzialność) również świadkowie mają całkowite albo częściowe prawo odmowy składania zeznań.

Poza tym obowiązuje wtedy zawsze zasada:

**Przed sądem i na pełnym morzu nasz los jest w rękach Boga.**



# Kabotaż

Regulacje i możliwości





## Kabotaż w transporcie drogowym w Unii Europejskiej

**Obecnie w Unii Europejskiej rozróżnia się pomiędzy małym i dużym kabotażem:**

Pod pojęciem małego kabotażu rozumie się w transport drogowy towarów za pomocą samochodów i kombinacji samochodów, jeżeli **miejsce załadunku i wyładunku znajduje się w tym samym państwie i przedsiębiorstwo** przeprowadzające transport nie posiada w tym państwie ani siedziby ani oddziału.

patrz. Hartenstein, O. / Reuschle, F. (2010), Transport- und Speditionsrecht /Prawo transportowe i spedycyjne, rozdział 20, nota 52, str. 731.

Pod pojęciem dużego kabotażu należy rozumieć **dozwolony transport** towarów pomiędzy conajmniej dwoma krajami UE/EWG poprzez przedsiębiorstwo transportowe mające siedzibę w krajach członkowskich bądź w krajach trzecich.

patrz. Ministerstwo Finansów (2008), Zwalczenie pracy na czarno i nielegalnego zatrudniania w dziedzinie przedsiębiorstw spedycyjnych, transportowych i logistycznych, str. 29



## Szczegóły regulacji/ mały kabotaż

Przewoźnikowi, **który nie posiada ani siedziby ani oddziału na terenie Niemiec**, wolno **po** transgranicznym transporcie towaru na teren Niemiec **dokonać po pierwszym częściowym lub pełnym rozładunku towaru tym samym pojazdem łącznie do trzech przewozów kabotażowych**. Ostatni rozładunek, przed ponownym opuszczeniem Niemiec, musi nastąpić **w ciągu siedmiu dni** następujących po pierwszym częściowym lub całkowitym rozładunku pojazdu.

Wynik: Niemiecka regulacja krajowa przewiduje więc maksymalnie trzy przejazdy kabotażowe w przeciągu siedmiu dni (§ 17a ustęp 1 GüKGrKabotageV).

Naruszenie powyższego rozporządzenia jest wykroczeniem zagrożonym sankcją **kary grzywny** na podstawie § 25 w połączeniu z § 19 GüKGrKabotageV */Rozporządzenia o dużym kabotażu w drogowym transporcie towarów/*



## **Siedziba albo oddział w kraju trzecim jako alternatywa**

Aby obejść to ograniczenie dozwolonego kabotażu i uzyskać „licencję krajowca” wg. GüKG przedsiębiorcy mający siedzibę w innych krajach europejskich tworzą coraz częściej oddziały swoich firm w Niemczech

### **Perspektywy na przyszłość i możliwe korzyści**

Ze sprawozdania końcowego dotyczącego oceny długofalowego rozwoju transportu drogowego towarów w Republice Federalnej Niemiec sporządzonego na zlecenie Federalnego Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Rozwoju Miast (2006) wynika, iż do roku 2050 licząc razem wszelki główne środki transportu nastąpi wzrost całkowitej modalnej masy towarowej w ruchu drogowym o prawie połowę obecnych wielkości. Z 3,7 mrd. ton obecnie masa towarowa będzie się powiększać o średnio licząc 0,9 % w stosunku rocznym, na wtedy prawie 5,5 mrd. ton. Aktualnie (2012) udział polskich przedsiębiorstw w transporcie kabotażowych wynosi 17% kabotażu całkowitego.

**Opłaca się partycypować w tym procesie wzrostu!**

**Proszę skorzystać z możliwości niezależnego doradztwa i wykorzystać otwierające się szanse!**



# Opodatkowanie w Niemczech

Porównanie według form prawnych



## Obciążenie podatkowe w zależności od formy prawnej

Rodzaj podatku	Spółka kapitałowa	Spółka osobowa
Dochód do opodatkowania	€ 100.000,00	€ 100.000,00
Podatek od osób prawnych	€ 15.000,00	
Dodatek solidarnościowy do podatku od osób prawnych	€ 825,00	
Podatek od przedsiębiorstw przy stawce podatku 470% - opowiada obciążeniu 16,45 %  Spółki osobowe i osoby fizyczne otrzymują kwotę wolną od podatku w wysokości € 24.500  Wielkością wyjściową dla spółki osobowej jest przy dochodzie do opodatkowania € 100.000,00 więc kwota € 75.500	€ 16.450	€ 12.419,75



## Opodatkowanie udziałowców według formy prawnej

Rodzaj podatku	Udziałowiec spółka kapitałowa	Udziałowiec spółka osobowa
dywidenda	100.000	
podatek od dochodu z kapitału 25%	25.000	
dodatek solidarnościowy 5,5%	1.375	
dochód do opodatkowania		100.000
podatek dochodowy przy najwyższej stawce podatkowej w wys. 45		45.000
dodatek solidarnościowy do podatku dochodowego		2.475
Nakiczenie podatku od przedsiębiorstw na podatek dochodowy		10.042



## Obciążenie całkowite spółki i wspólników

Rodzaj podatku	Spółka kapitałowa i udziałowcy	Spółka osobowa i udziałowcy
podatek od osób prawnych	€ 15.000,00	
dodatek solidarnościowy do podatku od osób prawnych	€ 825,00	
podatek od przedsiębiorstw	€ 16.450	€ 12.419,75
dywidenda	€ 100.000	
podatek od dochodu z kapitału 25%	€ 25.000	
dodatek solidarnościowy 5,5%	€ 1.375	
dochód do opodatkowania		€ 100.000
podatek dochodowy przy najwyższej stawce podatkowej w wysokości 45 %		€ 45.000
podatek solidarnościowy na podatek dochodowy		€ 2.475
Nakiczenie podatku od przedsiębiorstw na podatek dochodowy		./10.042
<b>Suma</b>	<b>€ 58.650</b>	<b>€ 49.852,75</b>



## **Szczególne regulacje dotyczące unikania podwójnego opodatkowania w relacji z Polską**

- dochody przedsiębiorstw są opodatkowywane w tym kraju w którym znajduje się siedziba zakładu (patrz Art. 7 umowy o unikaniu podwójnego opodatkowania z Polską /DBA Polen/). To oznacza, iż obciążenie podatkowe spółki mającej siedzibę w Niemczech określone jest przez przepisy niemieckiego prawa podatkowego.
- dochody osoby mającej miejsce zamieszkania w Polsce są opodatkowywane w Polsce. Ta sama zasada dotyczy spółek osobowych
- wybór i implementacja prawidłowej formy prawnej do polsko – niemieckiej umowy o unikaniu podwójnego opodatkowania stwarza wiele możliwości kreowania alternatyw umożliwiających pomniejszenie obciążenia podatkowego i daje nowe perspektywy zysku.

**Chętnie doradzimy Państwu w tym temacie!**



Dziękujemy za  
zainteresowanie i  
uwagę !



DD Legal  
Rechtsanwälte  
[www.ddlegal.de](http://www.ddlegal.de)