

ZAKŁADANIE FIRMY TRANSPORTOWEJ – CZECHY

URUCHAMIANIE FIRMY TRANSPORTOWEJ W CZECHACH
– KROK PO KROKU**MODA NA CZECHY**

JUDr. Wiesław Firla

Wiele można przeczytać o tym, co łączy czy też rozdziela Polaków i Czechów. Z przeprowadzonych sondaży wynika, że różnice między oboma narodami nie są wcale duże. A kiedy niedawno czeskie Centrum Badań Opinii Publicznej stwierdzało, kogo najbardziej lubią Czesi, okazało się, że obok Słowaków są to właśnie Polacy. Może także dlatego Polak czuje się w Czechach dobrze i jest to jednym z powodów, dlaczego chętnie i często zakłada tu swoje firmy. Dalszymi przyczynami mogą być: mniej zbiurokratyzowane środowisko, lepsza komunikacja z urzędami czy oszczędności w obciążeniach podatkowych i administracyjnych.





Gospodarka Republiki Czeskiej rośnie. Przeciętny roczny wzrost PKB Czech w latach 2004-2016 wyniósł 2,7 proc. Ostatnia prognoza ekonomiczna prognozuje wysokość tego wskaźnika 4,3 proc. W roku 2016 czeski produkt krajowy brutto na 1 obywatela wyniósł 19.266,55 USD (w Polsce 12.372,42 USD). Rozwijają się praktycznie wszystkie regiony kraju, ale najpopularniejszym wśród polskich przedsiębiorców jest obszar przygraniczny między Ostrawą i Czeskim Cieszyńem. Do Ostrawy szybko można dojechać autostradą nie tylko z Katowic, ale też z Krakowa, Warszawy czy z Wrocławia. Swoje przedsiębiorstwa zakładają tu biznesmeni z całej Polski. Tu – na Zaolziu – od wieków mieszka polska mniejszość narodowa, która dumnie przyznaje się do swoich polskich korzeni. Po polsku można się tu prawie powszechnie porozumieć i nawet nie trzeba znać czeskiego. W odróżnieniu od innych czeskich rejonów tu można łatwo znaleźć np. polskojęzycznych adwokatów, doradców podatkowych i księgowych, a co też bardzo ważne – pracowników, którzy biegle rozmawiają i piszą po polsku.

Regulacje transportowe i logistyczne

W Czechach jest zarejestrowanych prawie 40 tys. firm transportowych. Transport drogowy zapewnia 75 proc. przewozów towarów, a kolejowy ok. 20 proc. Pozostałą część stanowią transport rurociągowy, lotniczy i wodny. W roku 2016 po czeskich drogach przewieziono 78,5 mln ton towarów i zrealizowano 11,7 mln tonokilometrów. Transport kolejowy zapewnił przewóz 23,5 mln t towarów oraz 3,7 mld tonokilometrów.

W związku z prowadzeniem działalności transportowej w Czechach trzeba oczywiście przestrzegać wszystkich przepisów prawa czeskiego, unijnego i umów międzynarodowych. Podstawą jest Kodeks cywilny nr. 89/2012 Dz.U. Reguluje m.in. procesy zawierania i dotrzymywania umów, obowiązków stron, w tym płatniczych, odpowiedzialność za ich naruszenia, odszkodowania, odpowiedzialność za wady itp. Ustala ogólne zasady zawierania umów, włącznie z regulacją kontraktów transportowych i podobnych

(umowa kupna, spedycji itp.). W ramach zawierania kontraktów międzynarodowych obowiązują tu oczywiście Konwencja CMR. Firmy działające w czeskim transporcie drogowym w praktyce na co dzień spotykają się również z innymi przepisami, regulującymi ten rodzaj transportu. Należy do nich Kodeks ruchu drogowego (ustala np. regulamin ruchu drogowego oraz sankcje za jego naruszenie), Ustawa o warunkach poruszania się pojazdów w ruchu drogowym (warunki rejestracji pojazdów itd.), albo Ustawa o transporcie drogowym (np. warunki specjalnego transportu dla osób drugich, transport ładunków niebezpiecznych, itp.).

Jednoosobowa działalność gospodarcza czy spółka handlowa?

Podobnie jak w Polsce, również w Czechach można prowadzić działalność transportową w formie **jednoosobowej działalności gospodarczej** osób fizycznych albo w formie działalności osób prawnych (zwłaszcza spółek handlowych). W ramach działalności jednoosobowej przedsiębiorca w pełni „panuje” nad swoimi czynnościami, często pracuje osobiście. Zarazem jednak ponosi odpowiedzialność całym swoim majątkiem (i osoby, z którą jest we wspólnocie majątkowej) za wszystkie zobowiązania wynikające z tej działalności. W odróżnieniu od tego zakres odpowiedzialności wspólników spółek handlowych (przede wszystkim za długi) jest zasadniczo odrębny. Założenie, funkcjonowanie oraz status spółek handlowych i spółdzielni kompleksowo reguluje kodeks korporacji handlowych nr. 90/2012 Dz.U., który częściowo zastąpił zniesiony kodeks handlowy.

Czeskie prawo zna obecnie 4 podstawowe typy spółek handlowych:

- spółka jawna (veřejná obchodní společnost – v.o.s.);
- spółka komandytowa (komanditní společnost – k.s.);
- spółka z ograniczoną odpowiedzialnością (společnost s ručením omezeným – spol. s r.o.);
- spółka akcyjna (akciová společnost – a.s.).

Działalność **spółki jawnej i spółki komandytowej** częściowo zbliżona jest do jednoosobowej



Licencji na wykonywanie transportu drogowego dużymi samochodami – dmc ponad 3,5 t lub ponad 9 osób – nie może uzyskać spółka zagraniczna.

działalności gospodarczej. Wspólnicy (aczkolwiek niektórzy tylko w ograniczonym stopniu) dalej odpowiadają swoim mieniem za długi spółki. Zazwyczaj też

zakłada się ich udział w działalności spółki.

Z tych powodów spółki jawne i komandytowe są rzadko wybieranym rodzajem spółek handlowych w Czechach. A na odwrót – najczęściej zakładane są **spółki z ograniczoną odpowiedzialnością**. W tym wypadku wspólnicy odpowiadają własnym mieniem tylko do wysokości nie spłaconej części kapitału zakładowego spółki, który jest ściśle oddzielony od własnego, prywatnego mienia wspólników. W sp. z o.o. nie jest wyjątkowym osobisty udział wspólników w działalności spółki. Udziałowcy często zajmują miejsca w zarządzie itp. Najbardziej prestiżowym typem spółki handlowej jest **spółka akcyjna**. Na nią prawo nakłada najwyższe wymogi – wysokość kapitału zakładowego, spełnianie obowiązków względem państwa, obowiązków administracyjnych itp. Ten typ spółki zakłada najmniejsze zaangażowanie wspólników – akcjonariuszy. Ich nazwiska ani dalsze dane osobowe nie bywają z reguły udostępniane w rejestrze handlowym (KRS). Nierzadko trudno w ogóle ustalić, kto jest akcjonariuszem spółki. Akcjonariusze nie odpowiadają swoim mieniem za długi spółki. Formę spółki akcyjnej najczęściej wybierają duże, renomowane firmy.

Założenie spółki handlowej

Uzyskanie indywidualnego zezwolenia na prowadzenie jednoosobowej działalności gospodarczej czy też założenie spółki handlowej w Czechach jest bardzo proste w przypadku, kiedy zainteresowanemu potrzebne jest tylko zezwolenie na czynności nieregulowane – wolne (np. kupno–sprzedaż, pośrednictwo handlowe itp.). Wymagane są oświadczenie o niekaralności przedsiębiorcy czy członka zarządu, pełnoletność, siedziba w Czechach (może być biuro wirtualne). Spółka handlowa musi mieć swoje konto bankowe. Wysokość kapitału zakładowego sp. z o.o. jest dowolna, wystarczy nawet 1 korona (co jest jednak bardzo niepraktyczne z powodu niemożliwości ewentualnego dzielenia udziałów w przyszłości). Wysokość kapitału spółki akcyjnej wynosi minimalnie 2 mln koron, czyli ok. 323 tys. zł. Jeżeli spółka akcyjna chce wejść na giełdę, kapitał zakładowy musi wynosić co najmniej 20 mln koron. Zezwolenie na prowadzenie działalności jednoosobowej można zyskać w zasadzie od ręki, założenie spółki i jej wpis do KRS potrwa nie dłużej niż 1 tydzień. Z tego punktu widzenia nie opłaca się kupno gotowej spółki „ready made”. Oprócz tego zawsze istnieje ryzyko „odziedziczenia” nieznanej historii spółki oraz obecności nieznanych osób w zarządzie. W porównaniu z założeniem własnej spółki trzeba się tu liczyć także z wyższymi kosztami związanymi z kupnem. A do tego później dochodzą koszty zmiany członków zarządu, adresu siedziby, uzupełniania przedmiotów działalności itp. Ten sposób nabycia firmy jednak może mieć swoje uzasadnienie w przypadku natychmiastowej potrzeby rejestracji VAT. Jednak cena kupna spółki z zarejestrowanym VAT-em bywa bardzo wysoka.



Kompletne koszty związane ze zyskaniem zezwolenia na prowadzenie działalności jednoosobowej z reguły wynoszą 1,2-1,5 tys. zł. Koszty założenia spółki z o.o. z działalnością nieregulowaną (wraz z wszystkimi opłatami) nie powinny przekroczyć 3,2-3,7 tys. zł. Jeśli jednak polski przedsiębiorca życzy sobie specjalnych usług (np. założenie firmy bez jego przyjazdu do Czech itp.), koszty mogą być wyższe. Założenie spółki akcyjnej jest droższe – kosztuje z opłatami urzędowymi ok. 6-7 tys. zł. Licencji na wykonywanie transportu drogowego dużymi samochodami – dmc (dopuszczalna masa całkowita) ponad 3,5 t lub ponad 9 osób – nie może uzyskać spółka zagraniczna. Nie może tego zmienić nawet uruchomienie przez polską spółkę oddziału w Czechach.

Spółka z o.o. – krok po kroku

Ponieważ polscy przedsiębiorcy w zdecydowanej większości wybierają w związku z działalnością w Czechach spółkę z o.o., przedstawimy szczegółowo kroki, prowadzące do jej założenia.

Do założenia spółki **potrzebne są** dowody osobiste wspólników oraz członka/ów zarządu, a także oświadczenie o niekaralności członka/ów zarządu nie starsze, niż 3 miesiące. Trzeba się zdecydować, ile spółka będzie miała wspólników (1 albo więcej) i ile członków zarządu (1 albo więcej). Członkowie zarządu faktycznie kierują firmą i reprezentują ją na zewnątrz. Trzeba oczywiście nadać spółce nazwę, ustalić wysokość kapitału zakładowego, potrzebne przedmioty działalności (klasyfikowane wg poszczególnych grup – nieregulowane, rzemieślnicze, związane i licencjonowane – do tej ostatniej grupy należy transport), wybrać bank w Czechach, w którym będzie prowadzone konto oraz zapewnić siedzibę spółki. Zazwyczaj wystarczy biuro wirtualne, jednak w wypadku zakła-

dania firmy transportowej trzeba załatwić biuro rzeczywiste. Biuro wirtualne nie jest tolerowane także w związku z rejestracją VAT. Urzędy skar-

bowe (z powodów mnożących się tzw. oszustw karuzelowych) chcą mieć pewność, że nowa firma będzie faktycznie działać i nie będzie tylko firmą wirtualną. Ceny wynajmu biura wirtualnego wahają się w granicach 100 – 200 zł. miesięcznie, w zależności od zakresu świadczonych usług. Cena wynajmu faktycznego biura uzależniona jest od wielu czynników – np. lokalizacja, stan, wyposażenie itp. Wynajem najtańszych biur kosztuje od 1 tys. koron za mkw. rocznie bez mediów. Jeżeli mamy już załatwione wyżej wymienione dokumenty i ustalone potrzebne dane spółki, załatwiamy termin u notariusza czeskiego w celu spisania **aktu założenia spółki** oraz innych dokumentów i oświadczeń z tym związanych. Jeżeli wszystko jest dobrze przygotowane i notariusz otrzymał z wyprzedzeniem potrzebne informacje, wizyta nie potrwa dłużej, niż pół godziny.

Kolejnym krokiem jest **wizyta w banku** w celu założenia konta wstępnego oraz zdeponowania na nim kapitału zakładowego czy jego części (można oczywiście zrobić to przelewem). Takie konto na razie służy wyłącznie do złożenia kapitału zakładowego albo jego części. Dalsza wizyta w banku potrzebna będzie po rejestracji spółki (zmiana konta wstępnego na regularne). Opłaca się dobrze rozważyć wybór banku. Niektóre, zwłaszcza nowe i mniejsze banki (np. FIO banka) oferują prowadzenie konta prawie bezpłatnie (darmowe przelewy krajowe, żadne opłaty, tanie przelewy zagraniczne). Większe, renomowane banki są droższe, ale i tu można uzgodnić duże zniżki.

Po założeniu konta trzeba załatwić **zezwolenie na prowadzenie działalności gospodarczej** w urzędzie ds. gospodarczych. Jeśli załatwiamy działalność nieregulowaną, zezwolenie można zyskać nawet od ręki (po zyskaniu licencji na transport w kolejnym oddziale).

Potem trzeba doręczyć załatwione zezwolenia czy licencje notariuszowi, a ten rejestruje spół-

Transport towarowy i osobowy pojazdami o każdym tonażu jest w Czechach licencjonowaną działalnością gospodarczą (koncese).





Przestrzeganie sprawności finansowej firma dokumentuje corocznie, zawsze do 31 lipca.

kę w czeskim rejestrze handlowym (KRS). Od tego momentu spółka może działać.

Wszystkie wyżej wymienione kroki może każdy zainteresowany załatwiać sam. Jednak dla nie-doświadczonego w tej dziedzinie przedsiębiorcy polskiego może to być praca bardzo żmudna, bo cały proces założycielski może się znacznie komplikować i w końcowym efekcie przedłużać. Notariusz na przykład może żądać obecności tłumacza przysięgłego. Poza tym w banku czy w urzędzie działalności gospodarczej może łatwo dojść do nieporozumień z powodów nieznamomości języka itp. W takich wypadkach idealnym rozwiązaniem jest zapewnienie obecności albo nawet udzielenie potrzebnego pełnomocnictwa wybranej przez siebie osobie, zorientowanej w czeskich realiach, np. czeskiemu adwokatowi. Wtedy polski przedsiębiorca może nawet nie przyjeżdżać osobiście do Czech.

Licencja na wykonywanie transportu drogowego

Świadczenie usług transportowych, bez względu na to, czy chodzi o transport towarów albo osób oraz bez względu na tonaż używanych pojazdów, jest licencjonowaną działalnością gospodarczą (koncese). Z tego powodu należy przed rozpoczęciem tej działalności uzyskać we właściwym Urzędzie ds. gospodarczych (według siedziby spółki albo jej placówki) potrzebną licencję.

Pierwotnym warunkiem dla uzyskania jakiegokolwiek rodzaju uprawnienia do czynności gospodarczej jest **niekaralność** osoby czy firmy wnoszącej podanie, udokumentowana oświadczeniem o tym. Ogólnie wszystkie przedstawiane dokumenty należy przetłumaczyć na język czeski (tłumacz przysięgły). Urzędy w Ostrawie i okolicach nie wymagają tego, właśnie dzięki znajomości języka polskiego.

Dalsze wymagania różnią się w zależności od typu użytkowanych pojazdów. Regulacja prawna rozróżnia małe pojazdy (do 3,5 t dmc lub do 9 osób wraz z kierowcą) oraz duże pojazdy (ponad 3,5 t dmc lub ponad 9 osób łącznie z kierowcą).

W przypadku małych pojazdów nie ma żadnych specjalnych wymogów czy ograniczeń do uzyskania licencji. Licencję można zyskać bardzo łatwo i szybko.

Do uzyskania licencji związanej z transportem drogowym, realizowanym **dużymi pojazdami**, należy spełnić warunek siedziby, kwalifikacji fachowej, dobrej reputacji, zdolności finansowej oraz uzyskania zgody urzędu ds. komunikacji.

Bardzo ważnym warunkiem jest obowiązek pozyskania tzw. **przedstawiciela odpowiedzialnego** (odpovědná osoba). Przedstawiciel odpowiedzialny musi spełniać warunki, bliżej określone w Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr. 1071/2009, które obowiązuje na terenie wszystkich krajów członkowskich UE. Odpowiedzialny przedstawiciel może działać najwyżej w imieniu 4 firm transportowych, przy czym ogólna liczba posiadanych przez nie pojazdów nie może przekroczyć 50. Najlepiej, jeśli polska firma ma w swoich szeregach osobę, która w Czechach spełniałaby wymagane warunki. Inaczej firmy zagraniczne często do tego celu angażują za niewielką opłatą (ok. 1,5–2,5 tys. koron miesięcznie) czeskich obywateli, którzy spełniają wymagane warunki.

Kolejnym warunkiem zyskania potrzebnej licencji na wykonywanie transportu drogowego dużymi pojazdami jest **siedziba faktyczna** na terenie Republiki Czeskiej. W ramach tej siedziby trzeba mieć zapewnioną potrzebną przestrzeń dla takiej czynności. Tu trzeba też mieć zdeponowane wszystkie dokumenty do ewentualnej kontroli. Biuro wirtualne jest niewystarczające.

Warunek **kwalifikacji fachowej** spełnia firma za sprawą pośrednictwa osoby, która z powodzeniem zdała dany egzamin. Jego zakres jest taki sam we wszystkich krajach Unii Europejskiej. Dlatego osobie, która uzyskała certyfikat kwalifikacji zawodowej na terenie Polski wystarczy, jeżeli w czeskim Urzędzie ds. gospodarczych przedstawi ten certyfikat.

Dobra reputacja to wyżej wspomniana niekaralność. Dobrą reputację musi mieć firma, która ubiega się o licencję, ale również jej przedstawiciel odpowiedzialny.

17-18 maja 2018

Ołtarzew k/Warszawy

Program konferencji:

Pakiet Mobilności groźny dla czołowej pozycji polskiego transportu drogowego w Unii Europejskiej.

Elżbieta Łukacijewska, eurodeputowana, Komisji Transportu i Turystyki w Parlamencie Europejskim

Rewolucja przemysłowa 4.0 i jej wpływ na światową gospodarkę i branżę logistyczną.

Prof. Robert Gwiazdowski, Centrum Adama Smitha

Czy możliwy jest rozwój systemów logistycznych bez sztucznej inteligencji?

Prof. Wojciech Paprocki, Szkoła Główna Handlowa w Warszawie

Prognozowane przemiany polskiej gospodarki na tle ekonomicznych trendów w Europie i na świecie.

Jeremi Mordasewicz, Konfederacja „Lewiatan”

Budowanie firmy "ANTYKRUCHEJ", czyli koncepcja wytwarzania wartości społeczno-ekonomicznej w biznesie.

Krzysztof Sarnecki, Quest Change Managers

Pakiet Mobilności - nowa normatywna rzeczywistość a realia rynku przewozowego.

Maciej Wroński, związek pracodawców Transport i Logistyka Polska

E-commerce na sterydach – po co sięgnąć, aby poprawić efektywność Twojego biznesu online?

Małgorzata Rusin, Krzysztof Wieczorek, E-Logistics, Grupa OEX

Ewolucjonizm procesów obsługi klienta oraz łańcucha dostaw wobec oczekiwań branży e-commerce.

Łukasz Wysokiński, E-Logistics, Grupa OEX

W cieniu wypalenia, przepracowania lub zniechęcenia – jak zbudować nowy porządek w firmie

– zanim podejmiesz decyzję o ucieczce w Bieszczady. *Robert Noworolski, Quest Change Managers*

www.transport-manager.pl

PATRONAT HONOROWY



PARTNERZY



PARTNERZY MERYTORYCZNI





Największym stowarzyszeniem firm zajmujących się transportem drogowym jest Česmad Bohemia.

Zdolność finansową ma firma, która może w całym roku realizować swoje zobowiązania wobec osób trzecich. Musi regularnie

udokumentować swoje rezerwy finansowe w wysokości 9 tys. euro na pierwszy pojazd oraz 5 tys. euro na każdy kolejny pojazd. Przestrzeganie sprawności finansowej firma dokumentuje corocznie, zawsze do 31 lipca. Zdolność finansową można udokumentować również poręczeniem bankowym albo ubezpieczeniem, włącznie z ubezpieczeniem za szkodę wyrządzoną podczas wykonywania zawodu.

Kolejnym warunkiem wydania licencji jest wyrażenie **zgody ze strony właściwego urzędu komunikacji**. W przypadku małych pojazdów urząd komunikacji wyrazi zgodę zawsze. W przypadku dużych pojazdów, urząd wyrazi zgodę po spełnieniu ww. warunków.

Księgowość, podatki, składki

Kiedy osoba fizyczna albo spółka zyska licencję i zostanie zarejestrowana w czeskim KRS, można rozpocząć działalność. Firma musi oczywiście prowadzić księgowość. Osoby fizyczne mogą opodatkować swoją działalność różnie. Mogą rejestrować przychody oraz faktyczne wydatki (koszty działalności) i opodatkowywać różnicę między nimi. Drugą możliwością jest wykorzystanie ryczałtu wydatków, gdy bez względu na ich rzeczywistą wysokość są wyliczane jako określony procent przychodu (najczęściej 60 proc.) i do opodatkowania pozostaje różnica między wysokością przychodów oraz wysokością wydatków ryczałtowych.

Spółki nie mogą jednak wykorzystać ryczałtu wydatków i podlegają opodatkowaniu na podstawie różnicy między przychodami a kosztami kwalifikowanymi. Spółki są też zobowiązane do prowadzenia podwójnej księgowości (podwójnego zapisu).

Koszty prowadzenia ewidencji podatkowej spółki (płatnika VAT) przez firmę księgową rozpoczynają się od około 400 zł. za miesiąc. Kwota ta wzra-

sta wg ilości dokumentów księgowych (ok. 3,50 zł za dokument). Do tego mogą dołączać koszty za prowadzenie ewidencji płac i ubezpieczeń pracowników, coroczne deklaracje podatkowe itp. Przedsiębiorcy muszą zarejestrować się w urzędzie podatkowym, jako płatnik podatku dochodowego z działalności jednoosobowej (wysokość 15 proc.) lub osób prawnych (19 proc.), a także do podatku od zatrudnienia (jeżeli spółka lub osoba fizyczna zatrudnia pracowników), do podatku drogowego (o ile do swej działalności używa środków transportowych), do podatku od wartości dodanej – VAT (dobrowolne lub automatyczne w wyniku obrotu przekraczającego 1 mln koron, czyli ponad 160 tys. zł w ciągu ostatnich 12 miesięcy).

Wniosek o dobrowolną rejestrację do podatku VAT (stawka 21 proc. w wypadku transportu towarów, obniżona stawka 15 proc. dotyczy transportu osób) należy złożyć w urzędzie skarbowym razem z niezbędnymi dokumentami, potwierdzającymi przyszłą faktyczną działalność gospodarczą. W szczególności trzeba dowieść istnienie siedziby rzeczywistej, odpowiednio oznakowanej i wykorzystywanej. Trzeba też udokumentować np. business plan firmy, już zawarte umowy z przyszłymi odbiorcami lub dostawcami towarów czy usług, czy też już wydane zamówienia lub faktury itp. Przy zakupie towarów lub usług płatnik VAT jest uprawniony do odliczenia podatku VAT (to dotyczy także zakupu samochodów, włącznie z osobowymi i paliw).

Minimalne miesięczne zaliczki dla osób fizycznych w zakresie ubezpieczeń zdrowotnych i społecznych w 2018 r. wynoszą 2.018 CZK i 2.189 CZK.

Informacje praktyczne

Czeskie firmy transportowe zrzeszają się często w ramach różnych **stowarzyszeń**. Największym stowarzyszeniem firm, zajmujących się transportem drogowym jest Česmad Bohemia, zrzeszające ponad 2 tys. przewoźników, użytkujących prawie 25 tys. pojazdów. W ten sposób firmy transportowe lepiej chronią swoje interesy. Stowarzyszenie to stara się ułatwić swoim członkom ich działal-



ność w ramach transportu krajowego i międzynarodowego, udziela im najróżniejszych informacji, świadczy specjalne usługi, organizuje szkolenia, konferencje, warsztaty. Česmad Bohemia współpracuje także z organami rządowymi i organizacjami pozarządowymi, uczestniczy w tworzeniu nowych norm prawnych dotyczących transportu itp.

Piętą Achillesa niejednej firmy transportowej w Czechach jest **brak** odpowiedniego **personelu**, zwłaszcza kierowców samochodów ciężarowych czy autobusów. Wielu kierowców, zwłaszcza z terenów zachodnich i południowych, odchodzi za lepszym zarobkiem do Niemiec, Austrii czy innych krajów Europy Zachodniej. Natomiast pozyskiwanie pracowników ze Wschodu nie jest na razie wystarczającą alternatywą, przede wszystkim z powodu istnienia znacznych utrudnień w procesie załatwiania pozwoleń na pracę w Czechach. Proces ten, co najważniejsze, trwa bardzo długo, znacząco dłużej, niż w Polsce.

Każda firma transportowa musi się liczyć z okazjnymi **kontrolami** (np. obejmującymi dotrzymywanie bezpieczeństwa pracy). Każdy samochód musi regularnie, raz w roku, odbyć kontrolę stanu technicznego. W przypadku istnienia związków zawodowych w firmie, mogą one uczestniczyć w kontroli wraz z państwowymi organami kontrolnymi.

Firmy transportowe borykają się nieraz z problematyką **wykroczeń**, związanych z naruszeniem przepisów prawnych, bezpośrednio dotyczących transportu drogowego czy ogólnie ruchu drogowego. Większość firm transportowych dba o to, by w maksymalnej mierze unikać kar ze strony

urzędów ds. wykroczeń. Jednakże nie zawsze można to się udać. Ostatnio mnożą się wypadki świadomego naruszania

przepisów (m.in. umyślne przekraczanie czasu pracy kierowców, manipulacja z tachografami, przekroczenie dopuszczalnej wagi samochodu itp.). Za mniej poważne naruszenia grożą kary w granicach 1– 3 tys. zł. Kary za poważniejsze wykroczenia mogą być nakładane nawet w wysokości kilkudziesięciu tys. zł. W praktyce policja po zatrzymaniu kierowcy nie nakłada kary, tylko żąda zapłacenia kaucji. Wtedy samochód nie zostaje zatrzymany. Jeśli jednak kaucja nie jest zapłacona, grozi zatrzymanie samochodu. Polscy transportowcy często błędnie zakładają, że na miejscu była zapłacona kara i sprawę uważają za zamkniętą. Potem jednak przychodzi list z urzędu ds. wykroczeń, który oznajmia wszczęcie postępowania. W jego przebiegu można wnosić własne stanowiska, dowody itp. Dopiero na końcu danego postępowania ogłoszony jest wyrok o popełnieniu czy niepopełnieniu wykroczenia. W wypadku uniewinnienia czy nałożenia kary niższej, zapłacona kaucja czy jej część zostaje zwrócona.

W praktyce wysokość urzędowo nałożonej kary najczęściej odpowiada wysokości wcześniej zapłaconej kaucji. Jeśli jednak winowajca nie ignoruje wezwań urzędów, uznaje swój błąd, wyrazi skruchę czy nawet obieca, że już się to nie powtórzy, nieraz można osiągnąć wyraźnego obniżenia kary pieniężnej i zwrócenia części kaucji.

Na Zaozliu łatwo znaleźć polskojęzycznych adwokatów, doradców podatkowych i księgowych oraz innych pracowników.

AUTOR

**JUDr. Wiesław Firla**

adwokat w Ostrawie

www.firma-w-czechach.pl