

PRZEPADEK KORZYŚCI MAJĄTKOWYCH
W DROGOWYM TRANSPORCIE TOWARÓW W NIEMCZECH

UTRATA TRANSPORTOWANEGO MIENIA ZA JAZDĘ W NIEDZIELĘ

 **Damian Wypior**

Zgodnie z niemiecką ustawą o wykroczeniach (Gesetz über Ordnungswidrigkeiten – OWiG), za naruszenie przepisów niemieckiego prawa o ruchu drogowym (Straßenverkehrsordnung – StVO), np. zakazu jazdy w niedzielę czy przepisów dotyczących zabezpieczenia ładunku, przedsiębiorstwu transportowemu lub zatrudnionym przez nie kierowcom grozi kara grzywny. Sama grzywna to jednak tylko mniejsze zło; znacznie większe obciążenie finansowe ustawa przewiduje w ramach postępowania o przepadek korzyści majątkowych (Verfallsverfahren), które w ostatnich latach coraz częściej jest stosowane przeciwko przedsiębiorstwom transportowym.


We wspomnianym postępowaniu organ wydający decyzje o przypadku korzyści majątkowych kieruje się zasadą „crime does not pay”, a ma na celu pozbawienie przedsiębiorstwa transportowego korzyści majątkowych uzyskanych w wyniku naruszenia przepisów o ruchu drogowym, tj. frachtu, przy czym nierzadko zdarza się, że decyzja o przypadku dotyczy całego frachtu pobranego przez przedsiębiorcę.

Zasada brutto

Odebranie frachtu przez organ następuje na podstawie tzw. zasady brutto, zgodnie z którą może być odebrane wszystko, co uzyskano bezpośrednio za wykonanie usługi, bez konieczności pomniejszania o koszty zmniejszające zysk. Tym samym przypadkowi ulega zasadniczo nie tylko zysk uzyskany z danego transportu, ale również cały „obróć” z nim związany, a koszty nie mogą zostać odliczone. W wyjątkowych sytuacjach powyższa kwota może podlegać oszacowaniu przez organ. Podsumowując, na skutek decyzji o przypadku przedsiębiorca może ponieść dotkliwie straty – z jednej strony musi oddać organowi cały fracht uzyskany za transport, a z drugiej ponieść pełne koszty tego transportu (paliwo, opłaty drogowe itp.).

Milczenie kierowcy – bezcenne

Z prawnego punktu widzenia powyższy temat jest złożony i skomplikowany, przez co postanowienia o przypadku korzyści majątkowych, jak i szacunki organu dotyczące wysokości obrotów uzyskanych za dany transport, nie są wolne od ryzyka błędów. Dlatego warto przedsięwziąć stosowne środki w celu obro-

 *Złapanie na jeździe w niedzielę lub na złym zabezpieczeniu ładunku wystarczy do przypadku transportowanego mienia.*

ny przed niebezpieczeństwem przypadku. W tym kontekście ważne jest już samo zachowanie w czasie kontroli – kierowca w żadnym razie nie powinien wypowiadać się co do zdarzenia w obecności organu kontrolnego, ponieważ takie wypowiedzi mogą potem działać na niekorzyść jego pracodawcy. W terminie dwóch tygodni od doręczenia decyzji można wnieść od niej sprzeciw. Do postępowania w sprawie sprzeciwu warto zaangażować niemieckiego adwokata, który w imieniu przedsiębiorstwa transportowego złoży sprzeciw do stosownego organu, a także wniosek o wgląd w akta sprawy, po wykonaniu którego będzie mógł sporządzić uzasadnienie odnoszące się do treści akt.

Co istotne, wgląd w akta sprawy umożliwi profesjonalistom ustalenie ewentualnych błędów popełnionych przez organ w prowadzonym postępowaniu oraz dostosowanie treści sprzeciwu do wyników postępowania wyjaśniającego.

AUTOR



Damian Wypior

adwokat



damian.wypior@bunk-alliance.de

BLPA | bunk-alliance

