

Europa ujednolica system kontroli i naruszeń w transporcie

Zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) 2016/403 z dnia 18 marca 2016 r., uzupełniającym rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009, w odniesieniu do klasyfikacji poważnych naruszeń przepisów unijnych mogących prowadzić do utraty dobrej reputacji, państwa członkowskie miały obowiązek wdrożyć unijne standardy do końca 2016 r., tak by od 1 stycznia 2017 r. mogły być stosowane w praktyce.

Łukasz Chwałczuk,

managing partner

*w Kancelarii Prawnej Iuridica,
prezes zarządu OSPTN, ESTA
Transport Section Executive,
wykładowca na Akademii
Leona Koźmińskiego
w Warszawie*



7

raportu przygotowanego w kwietniu 2018 r. wynika, że większość krajów członkowskich UE w terminie przystosowała swoje ustawodawstwo do unijnych wymagań – jednym z nieclubnych spółnalskich jest Polska, która dopiero w połowie kwietnia 2018 r. przekazała projekt ustawy do Sejmu w celu dalszego procedowania.

Jak łatwo się domyślić, pośpiech oraz presja czasu związana z ponad 12-miesięcznym opóźnieniem spowodowały, że projekt wywołał wiele obaw i zastrzeżeń branży transportowej, a wątpliwości związane ze stosowaniem ustawy mają nawet przedstawiciele organów kontrolnych.

Wymagania Unii Europejskiej

Założeniem było opracowanie i wprowadzenie obowiązującego w całej Unii jednego, wspólnego systemu jasno wskazującego rangę naruszenia, jakiego dopuścić się mogą zarówno kierowcy, zarządzający transportem, jak i przewoźnicy. Rozporządzenie 403/2016 zawiera 3 załączniki, w których enumeratywnie wymieniono naruszenia oraz poziom przewinienia, który będzie jednolity we wszystkich krajach członkowskich. Dla przykładu: zgodnie z załącznikiem III, grupa 2, kolumna G1 – instalacja i korzystanie z niehomologowanego tachografu traktowane będzie jako niebezpieczne naruszenie (NN). Przekroczenie pewnej liczby naruszeń wynikającej z przelicznika wykrytych naruszeń względem liczby zatrudnionych pracowników może doprowadzić do wszczęcia procedury sprawdzającej tzw. dobrą reputację przewoźnika, a w konsekwencji nawet do cofnięcia licencji na przewóz rzeczy.

W grupie naruszeń niebezpiecznych znalazły się także m.in.:

1. Posługiwanie się przez kierowcę sfałszowaną kartą kierowcy.
2. Przekroczenie dziennego czasu prowadzenia pojazdu, wynoszącego 9 godzin, o 50% lub więcej bez przerwy lub jakiegokolwiek odpoczynku trwającego co najmniej 4,5 godz.
3. Przekroczenie tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu o 25% lub więcej.
4. Przekroczenie maksymalnego całkowitego czasu prowadzenia pojazdu w ciągu dwóch kolejnych tygodni o 25% lub więcej.
5. Posługiwanie się przez kierowcę kartą kierowcy, która nie jest jego własną kartą (uznawane za prowadzenie pojazdu bez karty kierowcy).
6. Posługiwanie się przez kierowcę kartą kierowcy, która została wydana na podstawie fałszywych oświadczeń lub sfałszowanych dokumentów (uznawane za prowadzenie pojazdu bez karty kierowcy).
7. Korzystanie z nielegalnego urządzenia, które może zmieniać zapisy tachografu.
8. Fałszowanie, ukrywanie, likwidowanie i niszczenie danych zarejestrowanych na wykresówkach lub przechowywanych i wczytywanych z tachografu lub karty kierowcy.
9. Przekroczenie maksymalnej dopuszczalnej masy całkowitej dla pojazdów kategorii N3 o ponad 20% (np. ponad 48 t dmc. ciągnika i naczepy).
10. Kierowanie pojazdem bez ważnego poświadczania przeprowadzenia badania zdatności do ruchu drogowego wymaganego przez prawo UE.

Ponadto ujednolicenie systemu naruszeń ma na celu umożliwienie spójnego tworzenia bazy danych przez organy kontrolne w ramach tzw. European Register of Road Transport Undertakings (ERRU), czyli systemu informacyjnego, do którego wpisywane będą wszystkie naruszenia, jakich dopuścił się kierowca (a w konsekwencji przewoźnik), w którymkolwiek kraju należącym do UE. Odpowiednikiem ERRU w Polsce jest KREPTD, czyli Krajowy Rejestr Elektroniczny Przedsiębiorców Transportu Drogowego, który został stworzony i uruchomiony z końcem 2017 r., a od wejścia w życie projektu ustawy UC90 organy kontrolne będą wpisywać do niego wszystkie naruszenia, które zostały wymienione w rozporządzeniu 403/2016.

Najgorzej w Polsce

Unia Europejska wymaga od krajów członkowskich ujednolicenia systemów kontroli i penalizacji, ale jak się okazało

w praktyce, autorzy polskiego projektu ustawy poszli o krok dalej. Wdrażając nowy system kar zgodnie z oczekiwaniami UE, pozostawiono przepisy obowiązujące od 2012 r. w zakresie np. zezwoleń na przejazd pojazdami nienormatywnymi. Podkreślenia wymaga jednak to, że „pojazdy nienormatywne” to nie tylko kilkunastoosiowe, rozciągane, modułowo konfigurowane kolosy, ale także (a w kontekście liczebności to przede wszystkim) standardowe naczepy plandeki, które z jakiegokolwiek powodu poruszają się po drogach publicznych z przekroczeniami naciskami osi lub masy całkowitej.

Czy Konstytucja w Polsce ma zastosowanie?

Jakość tworzonego prawa oceńmy na przykładzie. Pamiętamy, że art. 32 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z 1997 r. stanowi jedną z głównych zasad państwa prawa, czyli zasadę równości obywatela wobec prawa. Głosi on: „Wszyscy są wobec prawa równi. Wszyscy mają prawo do równego traktowania przez władze publiczne” oraz „Nikt nie może być dyskryminowany w życiu politycznym, społecznym lub gospodarczym z jakiegokolwiek przyczyny”. Czy stosowanie tych praw ma odzwierciedlenie w życiu codziennym? Sprawdźmy to na przykładzie przytoczonego case study.

Dwa identyczne samochody ciężarowe (ciągnik siodłowy z naczepą) poruszają się drogą publiczną, przewożąc ładunek w postaci płyt marmurowych. Ciężarówki mają identyczną specyfikację techniczną oraz wyposażenie, zostały załadowane dokładnie taką samą ilością ładunku, który ma być przewieziony na tej samej trasie. Jedyną różnicą, którą różnią się oba pojazdy, jest ich własność – pierwszy z nich należy do sprzedawcy ładunku, który wykonuje przewóz na tzw. potrzeby własne, drugi zaś jest w posiadaniu przewoźnika, który ma odpowiednie licencje oraz otrzymał zlecenie przewozowe od sprzedawcy tegoż ładunku.

W trakcie przejazdu obie ciężarówki zostają zatrzymane do kontroli przez np. ITD. Pojazdy zostały zważone (certyfikowanymi i zlegalizowanymi wagami), >



© K. Biskupska

Unia Europejska wymaga od krajów członkowskich ujednolicenia systemów kontroli i zakresu naruszeń uznawanych za karalne



© K. Biskupska

› obie ważyły dokładnie 49 t. W konsekwencji organ kontrolny ustalił, że przekroczyono dopuszczalną masę całkowitą pojazdów o ponad 20%, co doprowadziło do nałożenia kary:

1. W wysokości 5000 zł na posiadacza pojazdu nr 1 (sprzedawca – często gigantyczne firmy działające na skalę światową o wielomiliardowych obrotach)
2. W wysokości 15 000 zł na przewoźnika, na co składa się kara 5000 zł na podstawie obowiązującej ustawy o ruchu drogowym oraz dodatkowe 10 000 zł z proponowanej przez Ministra Infrastruktury ustawy wdrażającej rozporządzenie 403/2016.

Należy zatem zadać pytanie, czy nałożenie kary na przewoźnika o 10 000 zł

większej niż na użytkownika pojazdu na potrzeby własne, który dopuścił się dokładnie tego samego naruszenia, jest „równością wobec prawa”?

Podobne sytuacje będą się mnożyć im większe i cięższe będą ładunki. Dla przykładu: pojazd o masie całkowitej 50 t, szerokości ponad 3,1 m oraz długości ponad 19,8 m otrzyma nie 15 000 zł kary, jak to jest obecnie, ale 15 000 + 10 000 + 5000 + 5000 zł, czyli łącznie 35 000 zł.

Analogicznie jak w poprzednim przypadku, jeśli takim samym pojazdem będzie poruszać się przedsiębiorca nieposiadający licencji transportowej – mogą to być np. największe w Polsce firmy budowlane – wykonujący przewóz w ramach tzw. potrzeb własnych – to ci gi-

ganci budowlani otrzymają „jedynie” 5000 zł kary. Czy zatem 35 000 zł kary dla przewoźnika i a contrario 5000 zł kary dla „nieprzewoźnika”, to równość wobec prawa, którą powinna gwarantować Konstytucja RP? Odpowiedź na to pytanie oraz ocenę standardów polskiego „prawa” pozostawiam Wam, drodzy Czytelnicy, którzy wielokrotnie mieliście okazję przekonać się, czym jest branża transportowa dla polskich przedstawicieli władz.

Ze szczegółową listą naruszeń oraz taryfikatorem kar można zapoznać się na stronie internetowej Sejmu, gdyż projekt ustawy przekazano do ostatecznych prac legislacyjnych mimo licznych skarg ze strony stowarzyszeń reprezentujących branżę TSL.