



Warszawa, dnia 20 grudnia 2012r.

KSTD 4/12/12

Poseł na Sejm RP

Pan Stanisław Żmijan

Przewodniczący

Podkomisji nadzwyczajnej do rozpatrzenia rządowego
projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym
oraz niektórych innych ustaw (druk nr 812)

Korzystając z przysługującej nam możliwości zgłoszenia uwag do rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (druk nr 812), uprzejmie proszę o przeanalizowanie następujących propozycji.

Rada KSTD NSZZ „Solidarność” ma zastrzeżenia do propozycji strony rządowej odnoszącej się do przewidzianego w art. 7b ust. 2 pkt 2 projektu ustawy w kwestii oceny dobrej reputacji.

Niezrozumiała jest w naszej ocenie nierówność z jaką traktuje się zarządzającego transportem (z reguły pracownika) w stosunku do jego pracodawcy. Mianowicie pracownik może stracić uprawnienia do wykonywania swojej pracy po otrzymaniu 2 mandatów (7b ust. 2 pkt 2 lit. c projektu ustawy) tj. w dniu ich przyjęcia z powodu poważnego uszkodzenia m.in. kół/opon, zawieszenia lub podwozia (pkt.3 załącznika nr IV do rozporządzenia 1071/2009), natomiast jego pracodawca, który jest w głównej mierze odpowiedzialnym za dopuszczenie do tego wykroczenia pozostaje bezkarny i będzie nadal kontynuował działalność przewozową pojazdami niesprawnymi.

Sytuacja jest o tyle dziwna, że ustawodawca nawet nie przewidział sankcji dla przewoźnika za wykonywanie przewozu takimi pojazdami, a w stosunku do innych kar stają się one wymagalne z chwilą odrzucenia skargi, cofnięcia skargi lub wydania przez wojewódzki sąd administracyjny prawomocnego orzeczenia o oddaleniu skargi – czyli po wielu miesiącach lub latach od ich wymierzenia. Tożsama sytuacja ma się z kierowcami jak i zarządzającym transportem, którym ustawodawca nie zagwarantował maksymalnej kary, którą mogą otrzymać w trakcie kontroli z terminem płatności do 7 dni i wobec specyficznej interpretacji organów kontroli, sięgają one wielokrotności kwoty 2000 zł.

Wobec powyższego należy zrównać prawa pracowników z prawami jakie mają ich pracodawcy i zagwarantować sankcje dla pracodawców, które będą **skuteczne, proporcjonalne i odstraszające** zgodnie z punktem 21 preambuły do rozporządzenia 1071/2009, gdyż tylko oni są odpowiedzialni za wykonywanie pracy przez pracowników ponad normy czasu pracy, pojazdami przeciążonymi czy też w nieodpowiednim stanie technicznym.

Ponadto zgodnie z pkt 12 preambuły należy wskazać, że „*Organy krajowe odpowiedzialne za nadzorowanie przedsiębiorców i ważności ich zezwoleń odgrywają w tym względzie zasadniczą rolę, w razie potrzeby powinny zatem podejmować odpowiednie środki, zwłaszcza w najpoważniejszych przypadkach, poprzez zawieszanie lub cofanie zezwoleń lub stwierdzanie niezdolności do wykonywania zawodu zarządzających transportem, którzy nagminnie ignorują przepisy lub wykazują w tym względzie brak dobrej woli.*”

Na podstawie doświadczeń z ostatnich 10 lat można wskazać, że organy państwa są w tym przypadku beczynne i nie wyciągają konsekwencji polegających na cofaniu licencji i jeśli pozostanie zapis w zakresie obligatoryjnej kontroli w przedsiębiorstwie, która ma dopiero poprzedzić wydanie decyzji administracyjnej o utracie dobrej reputacji skazuje zapisy obowiązującego wprost rozporządzenia na pozostanie jedynie pustym zapisem.

Będzie to spowodowane faktem, że przedsiębiorca będzie mógł latami toczyć spory z organami administracyjnymi i sądami administracyjnymi na temat wyników kontroli w przedsiębiorstwie (a jak wskazaliśmy powyżej jego odpowiedzialność po zmianach wprowadzonych od 1 stycznia 2012 r. została prawie w całości scedowana na pracowników tj. kierowcę i zarządzającego transportem), a następnie będzie mógł się odwoływać do tych samych organów i sądów w zakresie decyzji określającej nieposiadania dobrej reputacji. Warto w tym miejscu wskazać, że polskie orzecznictwo nie zna takowego określenia co powodować będzie, przewlekłość postępowań oraz jego skrajną uznaniowość wobec faktu, że ustawa nie definiuje, co będzie uznawane za spełnianie wymogu dobrej reputacji.

Projekt ustawy nie daje odpowiedzi na pytanie co jest poważnym naruszeniem obowiązków krajowych np. w zakresie „**płace i warunki zatrudnienia w zawodzie**” zgodnie z art. 6 ust. 1 lit a (iii) rozporządzenia 1071/2009, czy będzie to zaniżanie wypłacanych wynagrodzeń co jest nagminne nie tylko w polskich firmach transportowych, czy też nie zapewnienie kierowcy regularnego odpoczynku zgodnie z rozporządzeniem 561/2009.

Wobec powyższego należy ww. przepis uszczegółowić, aby zapewnić realną odpowiedzialność przedsiębiorców za prowadzoną na własne ryzyko i odpowiedzialność działalność gospodarczą. **Przepisy ustawy muszą gwarantować, żeby podmioty łamiące prawo były eliminowane jak najszybciej z rynku usług transportowych, gdyż w ich miejsce powstaną nowe podmioty, które będą miały „interes” w przestrzeganiu przepisów prawa.** Niedopuszczalna oraz skrajnie niebezpieczna jest propozycja zgłoszona przez jednego z przedstawicieli przedsiębiorców na ostatnim posiedzeniu komisji nadzwyczajnej, aby organ administracji publicznej musiał potwierdzać utratę dobrej reputacji pomimo, że przedsiębiorca został skazany prawomocnym wyrokiem za przestępstwo umyślne, czy też dwoma decyzjami skontrolowanymi uprzednio przez dwa organy administracji oraz sąd administracyjny.

Zdziwienie budzą dalsze propozycje przedstawione na ww. posiedzeniu, przez ww. przedstawiciela w ramach których, organy administracji mają badać, czy utrata dobrej reputacji nie stanowiłaby nieproporcjonalnej reakcji, a przesłankami przemawiającą za tą tezą są m.in. przesłanki świadczące o możliwości poprawy czy też istniejący interes społeczny w kontynuowaniu działalności gospodarczej (bezrobocie lub zaspakajanie potrzeb ludności w zakresie lokalnego transportu drogowego).

Z całą stanowczością musimy stwierdzić, że nie ma żadnej przesłanki jaka może przemawiać za wykonywaniem zawodu przewoźnika przez przestępcę skazanego za przestępstwa umyślne lub podmiot, który narusza przepisy prawa. Nie ma też żadnego interesu społecznego w kontynuacji prowadzenia działalności gospodarczej przez podmiot, który ma „walczyć z bezrobociem lub zaspakajać potrzeby ludności”, gdyż w miejsce nieuczciwego przewoźnika powstanie nowy, który będzie umiał i chciał przestrzegać przepisów prawa. Przyjęcie zaproponowanych przepisów prowadzić będzie do rozkwitu patologii, która już zbiera żniwo poprzez zwolnienie pracodawców z jakiegokolwiek realnej odpowiedzialności za prowadzoną działalność. Powoduje to, że zmuszają oni swoich pracowników do pracy ponad normy czasu pracy czy wykonywanie przewozów pojazdami przeciążonymi i nie sprawnymi technicznie. Skutkuje to tym, że uczciwi przewoźnicy nie mają szans w konkurencji z pracodawcami, którzy będą w świetle proponowanych zapisów bezkarni. Wobec powyższego przepisy nowej ustawy muszą przywrócić zasadę natychmiastowej wykonalności decyzji i realną odpowiedzialność przewoźnika za prowadzoną działalność gospodarczą.

W sprawach wykraczających poza zakres przedłożenia rządowego należy wskazać na konieczność natychmiastowego zrewidowania praw i odpowiedzialności spoczywających na pracodawcach i pracownikach.

Niezbędna będzie zmiana procedury odpowiedzialności jakiej są poddani kierowcy na podstawie ustawy o transporcie drogowym.

Procedurą tą winna być procedura administracyjna z takimi gwarancjami jakie zapewnił ustawodawca od 1 stycznia 2012 r. pracodawcom, którzy zobowiązani są do zapłaty kary pieniężnej po upływie 30 dni od doreczenia decyzji ostatecznej, jeżeli pracodawca nie wniósł skargi na decyzję do właściwego sądu administracyjnego. Natomiast jego pracownik musi zapłacić mandat będący niejednokrotnie wielokrotności kwoty 2000 zł w terminie 7 dni od dnia otrzymania mandatu.

Ponadto ustawa przewiduje bardzo wiele przesłanek eskulpacyjnych, które powodują, że od prawie 12 miesięcy organy kontroli nakładają kary pieniężne jedynie na kierowców, a nie na pracodawców, którzy są zobowiązani do takiego zorganizowania pracy, aby nie było konieczności naruszania przepisów prawa, do czego są zmuszani pracownicy przez swych pracodawców, (groźbą zwolnienia z pracy).

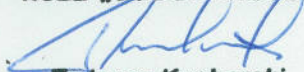
Konieczna jest także, zmiana sytemu odpowiedzialności za naruszenia opłat elektronicznych. Od 1 lipca 2011 r. ustawodawca zdjął odpowiedzialność z pracodawcy obarczając karą za nie uiszczenie opłaty **kierowcę**, który nie jest nawet zobowiązany do uiszczania tych opłat. Kary te wynoszą 3000 zł za bramownicę, których kierowca może minąć kilkanaście co powoduje że ponosi konsekwencje za swojego pracodawcę, który nie przełał pieniędzy na odpowiedni rachunek GDDKiA.

W zakresie czasu pracy kierowcy istnieje pilna potrzeba zagwarantowania kierowcy możliwości odbierania odpoczynku tygodniowego w jego miejscu zamieszkania, gdyż w dniu dzisiejszym pracownicy nie mają możliwości załatwienia podstawowych spraw urzędowych czy osobistych. Powoduje to, że nie mogą dochodzić swych uprawnień lub bronić swych praw, co stawia ich na przegranej pozycji we wszelkich postępowaniach związanych nie tylko z transportem drogowym.

Postępowania pracodawców w tej materii powoduje też rozpady rodzin, które na skutek nieobecności mężów i ojców przez całe tygodnie, a nie rzadko miesiące nie mają możliwości funkcjonować jak normalna rodzina.

Z wyrazami szacunku
Za Radę KSTD NSZZ „S”

Przewodniczący
Rady Krajowej Sekcji Transportu Drogowego
NSZZ „SOLIDARNOŚĆ”



Tadeusz Kucharski