



Warszawa, dnia 29.11.2012

KSTD 2/11/12

Pan Stanisław Żmijan

Przewodniczący

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

W związku z możliwością zgłoszenia uwag do rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (druk nr 812), uprzejmie proszę o przeanalizowanie zgłoszonych propozycji.

I.

W imieniu Krajowej Sekcji Transportu Drogowego NSZZ „Solidarność” pragnę wskazać na niezrozumiałe pomijanie przedstawicieli kierowców zawodowych w pracach Podkomisji nadzwyczajnej i na uprzywilejowane traktowanie przedstawicieli pracodawców (przewoźników drogowych) zarówno w pracach nad tą ustawą jak i nad ustawą znoszącą praktycznie do zera odpowiedzialność pracodawców, a nakładającą wysokie do niespotykanej w polskim prawie jak i krajów europejskich sankcje na zdecydowanie słabszą stronę stosunku pracy – czyli na pracownika-kierowcę.

Wobec powyższego wnosimy o podjęcie w trybie pilnym prac mających zagwarantować równość względem prawa, która została zachwiana przez ostatnie nowelizacje ustawy o transporcie drogowym jak i o drogach publicznych. Nowelizacje te przeniosły w znacznej części odpowiedzialność prowadzenia działalności gospodarczej w transporcie drogowym z przedsiębiorcy na jego pracowników.

Zgodnie ze zmianami jakie weszły w życie 1 lipca 2011 r. to kierowca, a nie jak dotychczas pracodawca (przewoźnik drogowy) ponosi karę za nie uiszczenie opłaty drogowej, pomimo, że kierowca nie ma żadnego wpływu na zawarcie umowy na korzystanie z urządzeń do pobierania opłat jak i nie ma prawa tych opłat wnosić, gdyż wnosi je przewoźnik, który korzysta z pojazdu kierowanego przez kierowcę. Ponadto karę z ustawy o drogach publicznych, której wysokości nie ograniczają żadne przepisy i sięgają dziesiątek tysięcy złotych kierowca (pracownik) musi uiścić w terminie 21 dni.

Od stycznia 2012 r. ustawodawca wprowadził jeszcze bardziej niezrozumiałe i skrajnie niesprawiedliwe przepisy do ustawy o transporcie drogowym, gdzie kierowca musi uiścić karę w wysokości do 2000 zł i w terminie 7 dni ją zapłacić, podczas gdy jego przewoźnik drogowy (pracodawca) ma na zapłacenie kary czas do uprawnienia się rozstrzygnięcia Sądu Administracyjnego czyli minimum kilka miesięcy, a z reguły kilka lat (ustawa z dnia 16 września 2011 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw Dz. U. nr 244, poz. 1454).

Wobec powyższego nie jest zrozumiałe dlaczego grupa kilkuset tysięcy (aż tylu jest kierowców zawodowych???) polskich obywateli – kierowców zawodowych, traktowana jest w tak skrajnie niesprawiedliwie sposób w stosunku do kilku tysięcy ich pracodawców, pomimo, że kara w wysokości 2000 zł jest zdecydowanie wyższa od kwoty jaką otrzymują kierowcy w formie wynagrodzenia za pracę (ok. 90% kierowców jest zatrudnionych na minimalną pensję).

W związku z powyższym domagamy się pilnej zmiany w ustawie o drogach publicznych i nie nakładania kar na kierowców za brak opłaty elektronicznej i przywrócenia zasad odpowiedzialności jakie były stosowane przez wiele lat do końca czerwca 2011 r.

Wnosimy ponadto o wycofanie zmian jakie wprowadziła uchwalona na ostatnim posiedzeniu sejmiku ubiegłej kadencji, nowelizacja ustawy o transporcie drogowym, która spowodowała, że pracownicy organów kontroli (głównie ITD) nie mają uprawnień do nakładania kar na podmioty winne powstałych nieprawidłowości (tj. przewoźników), karzą natomiast kierowców zmuszanych do pracy ponad siły i normy wynikające z rozporządzenia 561/06.

Należy wskazać, że kierowca nie ma żadnego interesu prawnego jak i faktycznego aby prowadzić pojazd po 10-12 godzin bez przerwy, przewozić towar o zawyżonej masie, czy też bez opłat elektronicznych – wszystkie te nieprawidłowości są pokłosiem wyniszczającej walki przewoźników drogowych minimalizujących cenę „frachu”, a co za tym idzie eksploatujących do granic możliwości kierowców, sprzęt, infrastrukturę drogową jak i mających za nic bezpieczeństwo zarówno własnych kierowców jak i innych uczestników ruchu.

Wobec powyższego wnosimy o wprowadzenie rzeczywistej odpowiedzialności przewoźnika drogowego za wykonywany przewóz jak i za zatrudnionych przez niego kierowców, gdyż zgodnie z punktem 21 preambuły do rozporządzenia 1071/09 „...sankcje za naruszenia niniejszego rozporządzenia ... powinny być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające” i tylko takie przepisy zagwarantują uczciwość w konkurencji pomiędzy przewoźnikami jak i uczciwość pracodawców względem zatrudnianych przez nich pracowników, którzy nie będą stawiani przed dylematem, czy wykonać przewóz niezgodny z przepisami prawa, czy też tego odmówić co najpewniej spotka się z rozwiązaniem umowy o pracę.

II.

W zakresie przedłożonego projektu, należy stwierdzić konieczność uszczegółowienia zakazu zatrudniania kierowców skazanych prawomocnymi wyrokami za przestępstwa umyślne jedynie do przestępstw jakie mają istotny wpływ na wykonywanie obowiązków kierowców zawodowych. Ponad wszelką wątpliwość pozostaje kwestia osób, które prowadziły pojazd pod wpływem alkoholu, narkotyków lub zbiegły z miejsca wypadku, natomiast karanie zakazem wykonywania pracy zarobkowej w pozostałym zakresie, należy pozostawić ocenie niezawisłych sądów. Warto w tym miejscu wskazać choćby na zapis art. 42 § 1 Kodeksu karnego, zgodnie z którym „... Sąd może orzec zakaz prowadzenia pojazdów określonego rodzaju w razie skazania osoby uczestniczącej w ruchu za przestępstwo przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, w szczególności jeżeli z okoliczności popełnionego przestępstwa wynika, że prowadzenie pojazdu przez tę osobę zagraża bezpieczeństwu w komunikacji”

Wobec powyższego zapis art. 5b pkt. 4) projektu powinien mieć następującą treść:

„...zatrudnieni przez przedsiębiorcę kierowcy, a także inne osoby niezatrudnione przez przedsiębiorcę, lecz wykonujące osobiście przewóz na jego rzecz, nie byli skazani prawomocnym wyrokiem w którym orzeczono zakaz prowadzenia pojazdów określonego rodzaju lub zakaz wykonywania zawodu kierowcy”

Pozwoli to zagwarantować, kontrole sądów nad wykonywaniem zawodu kierowcy przez osoby, które w ocenie niezawisłego sądu nie powinny tego zawodu wykonywać i ograniczy wszechwładzę administracji, która chce ingerować w swobodę umów wiążących pracowników jak i pracodawców.

III.

W zakresie kar przewidzianych ww. ustawą, należy wprowadzić zasady jakie obowiązywały przed uchwaleniem ustawy z dnia 16 września 2011 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw. Mianowicie kierowca nie może ponosić odpowiedzialności, za swojego pracodawcę lub/i przewoźnika drogowego. Wobec powyższego należy przywrócić zapisy ustawy, które

gwarantowały, że przewoźnik drogowy czuł się odpowiedzialny za realizowany przewóz, a nie jak to jest od 1 stycznia 2012 r. całą odpowiedzialność scedował na swojego kierowcę.

Wobec powyższego art. 92 i 92a powinny mieć następującą treść, z uzupełnieniem w zakresie procedury jaka będzie służyła do egzekwowania odpowiedzialności kierowcy, a którą powinien być kodeks postępowania administracyjnego, a nie kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia, oraz wskazania maksymalnej kary jaką może zostać ukarany kierowca.

Art. 92. 1. Kto wykonuje przewóz drogowy lub inne czynności związane z tym przewozem, naruszając obowiązki lub warunki wynikające z przepisów ustawy lub przepisów:

- 1) o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych,
 - 1a) o publicznym transporcie zbiorowym;
 - 2) o czasie pracy kierowców,
 - 3) o odpadach,
 - 4) o ochronie zwierząt,
 - 5) o ruchu drogowym oraz w zakresie ochrony środowiska, okresowych ograniczeń ruchu pojazdów na drogach lub zakazu ruchu niektórych ich rodzajów,
 - 6) o bezpieczeństwie żywności i żywienia,
 - 7) wiążących Rzeczpospolitą Polską umów międzynarodowych,
 - 8) wspólnotowych dotyczących przewozów drogowych
- podlega karze pieniężnej w wysokości od 50 złotych do 15.000 złotych.

2. Suma kar pieniężnych nałożonych podczas jednej kontroli nie może przekroczyć kwoty:

- 1) 15.000 złotych - w odniesieniu do kontroli drogowej;
- 2) 30.000 złotych - w odniesieniu do kontroli w przedsiębiorstwie.

3. Jeżeli czyn będący naruszeniem przepisów, o których mowa w ust. 1, wyczerpuje jednocześnie znamiona wykroczenia, stosuje się wyłącznie przepisy niniejszej ustawy.

4. Wykaz naruszeń obowiązków lub warunków, o których mowa w ust. 1, oraz wysokości kar pieniężnych za poszczególne naruszenia określa załącznik do ustawy.

Art. 92a. 1. W przypadku gdy podczas kontroli drogowej zostaną stwierdzone naruszenia:

- 1) obowiązku posiadania w pojeździe wymaganych dokumentów, o których mowa w art. 87 ust. 1-4,
- 2) zasad dotyczących maksymalnego dziennego czasu prowadzenia pojazdu, dziennego czasu odpoczynku lub przekraczania maksymalnego czasu prowadzenia pojazdu bez przerwy, określonych w rozporządzeniu (WE) nr 561/2006 oraz w Umowie europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR), sporządzonej w Genewie dnia 1 lipca 1970 r. (Dz. U. z 1999 r. Nr 94, poz. 1086 i 1087),
- 3) zasad dotyczących użytkowania analogowych urządzeń rejestrujących samoczynnie prędkość jazdy, czas jazdy i czas postoju, obowiązkowe przerwy i czas odpoczynku, określonych w rozporządzeniu Rady (EWG) nr 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym (Dz. Urz. WE L 370 z 31.12.1985),
- 4) polegające na wykonywaniu przewozu okazjonalnego samochodem niespełniającym kryterium konstrukcyjnego określonego w art. 18 ust. 4a, z zastrzeżeniem przewozów, o których mowa w art. 18 ust. 4b

- kierowca pojazdu samochodowego realizujący przewóz drogowy podlega karze grzywny.

2. Orzekanie, następuje w trybie określonym w Kodeksie postępowania administracyjnych.

3. Suma wszelkich kar nałożonych na kierowcę w trakcie kontroli drogowej nie może przekroczyć połowy jego podstawowego miesięcznego wynagrodzenia, a w odniesieniu do kontroli w przedsiębiorstwie jego podstawowego miesięcznego wynagrodzenia.

IV

Konieczna jest także pilna, zmiana art. 13k ust. 2 ustawy o drogach publicznych, która nakłada karę na kierującego pojazdem, który nie ma obowiązku wnosić opłaty elektronicznej natomiast, „dostał przywileju” uiszczać kary, gdy osoba zobowiązana do wniesienia opłaty czyli z reguły przewoźnik drogowy tego obowiązku nie wykona. Wobec powyższego w celu doprowadzenia powiązania obowiązku z sankcją za jego nie wypełnienie co miało miejsce jeszcze na etapie opłat drogowych w

formie „winiet” i z powodzeniem było kontrolowane i egzekwowane do końca czerwca 2011 r. należy nadać nowe brzmienie ww. przepisowi.

Art. 13k. 1. Za przejazd po drodze krajowej kierującemu pojazdem samochodowym, o którym mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3, za który pobiera się opłatę elektroniczną:

2. Uiszczający opłatę, o którym mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3, który narusza obowiązek określony w art. 13i:

1) w ust. 4a w:

a) pkt 1 - wymierza się karę pieniężną w wysokości 3.000 zł,

b) pkt 2 - wymierza się karę pieniężną w wysokości 1.500 zł,

c) pkt 3 - wymierza się karę pieniężną w wysokości 1.500 zł;

2) w ust. 4b - wymierza się karę pieniężną w wysokości 3.000 zł.

3. Kar pieniężnych, nie wymierza się, gdy uiszczający opłatę uiścił w inny sposób opłatę elektroniczną.

Zapis taki zagwarantuje, że kary za niewniesienie lub nieuiszczenie opłaty będą nakładane na podmioty, które mają prawny obowiązek je uiszczać lub wносить, a ponadto, w przypadku, gdy nie zostały uiszczone lub wniesione podmioty te będą mogły uiścić je w inny sposób np. przelewem na konto GDDKiA co jest standardem w całej Europie.

V. Dodatkowo wnosimy o przeanalizowanie zapisów dotyczących tygodniowego odpoczynku dla kierowców.

Art. 27 ust. 5 ustawy z dnia 16 kwietnia o czasie pracy kierowców stanowi iż do kierowców, którzy wykorzystali okres odpoczynku, o którym mowa w art. 8 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 i w art. 8 ust. 1-3 Umowy AETR, nie stosuje się odpoczynku, o którym mowa w art. 14 ustawy.

Zgodnie z art. 4 powyższego rozporządzenia (WE) nr 561/2006 "tygodniowy okres odpoczynku" oznacza tygodniowy okres, w którym kierowca może swobodnie dysponować swoim czasem i obejmuje "regularny tygodniowy okres odpoczynku" lub "skrócony tygodniowy okres odpoczynku":

– "regularny tygodniowy okres odpoczynku" oznacza odpoczynek trwający co najmniej 45 godzin.

Obecny stan rzeczy powoduje, iż odpoczynek kierowców często nie jest wykonywany w miejscu ich zamieszkania lecz poza granicami Polski w warunkach nie uprawniających do używania słowa „wypoczynek”. Kierowcy śpią wtedy w samochodach i stają się stróżami pojazdów i ładunku, gdyż pracodawcy rzadko zapewniają hotel i strzeżony parking.

Przypomnieć należy wyrok SN, który stwierdził iż - stworzenie kierowcy przez pracodawcę możliwości spędzania nocy i snu w kabinie samochodu nie oznacza zapewnienia pracownikowi bezpłatnego noclegu w pojęciu § 9 ust. 4 rozporządzenia z 8 maja 2001 r. i z 19 grudnia 2002 r. (wyrok Sądu Najwyższego - Izba Pracy, Ubezpieczeń Społecznych i Spraw Publicznych z dnia 19 marca 2008 r.I PK 230/2007).

Wnosimy zatem o uregulowanie przepisów dotyczących kwestii wypoczynku tygodniowego w ten sposób aby przypadał on w miejscu zamieszkania kierowcy a jeden dzień przypadał w dniu roboczym- tzn. w piątek lub w poniedziałek, tak aby kierowcy mogli załatwiać swoje prywatne sprawy w instytucjach (sądy, urzędy) podczas godzin pracy tych instytucji.

Z wyrazami szacunku

Przewodniczący
Rady Krajowej Sekcji Transportu Drogowego
NSZZ „SOLIDARNOŚĆ”


Tadeusz Kucharski