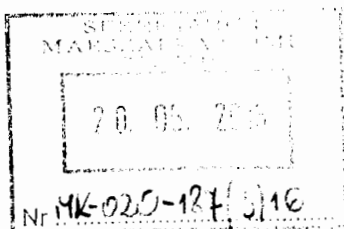




L.dz. FZZ VIII 601/16/05/16

Warszawa, dnia 16.05.2016 r.

**Pan Marek Kuchciński****MARSZAŁEK SEJMU RP****OPINIA DO RZĄDOWEGO PROJEKTU USTAWY O ZMIANIE USTAWY
O TRANSPORCIE DROGOWYM.***(druk sejmowy nr 459)*

W odniesieniu do projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym (druk sejmowy 459), w imieniu Forum Związków Zawodowych oraz zrzeszonego w nim Niezależnego Związku Zawodowego Kierowców, wnosimy następujące uwagi do przesłanego projektu ustawy.

1) Art. 1 projektu:**a) art. 92 po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:**

„1a. W przypadku gdy podczas jednej kontroli drogowej stwierdzono, że kierujący dopuścił się kilku naruszeń w rozumieniu art. 9 § 2 Kodeksu wykroczeń, które zagrożone są karą grzywny o łącznej wartości przekraczającej kwotę 2000 zł, nakłada się karę grzywny w wysokości 2000 zł”;

b) w art. 92 po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:

„3a. W przypadku gdy podczas jednej kontroli stwierdzono, że osoba, o której mowa w ust. 3, dopuściła się kilku naruszeń w rozumieniu art. 9 § 2 Kodeksu wykroczeń, które zagrożone są karą grzywny o łącznej wartości przekraczającej kwotę 2000 zł, nakłada się karę grzywny w wysokości 2000 zł”;

UZASADNIENIE

Ustawą z dnia 16 września 2011r.- o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2011 r., nr 244 poz. 1454) za sprawą rządu koalicji PO-PSL wprowadzone zostały do obiegu prawnego niekorzystne w stosunku do kierowców wykonujących przewóz drogowy oraz osób zarządzających transportem przepisy, które przyczyniły się do spowolnienia lub nawet do zahamowania rozwoju gospodarczego w sektorze transportu ze względu na słabnące zainteresowanie pracą w charakterze kierowcy czy zarządzającego transportem. W ustawie tej scedowano znaczną część odpowiedzialności za naruszenia przepisów o czasie pracy kierowców, stosowania urządzeń rejestrujących (tachografów) oraz wymaganych w przewozie drogowym dokumentów na w/w grupy zawodowe.

Do ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2013 r., poz. 1414, z późn. zm.) wprowadzono art. 92 ust. 1, który mówi, że kierujący wykonujący przewóz drogowy z naruszeniem obowiązków lub warunków przewozu drogowego, podlega karze grzywny w wysokości do 2000 złotych oraz art. 92 ust. 3 osoba zarządzająca przedsiębiorstwem lub osoba zarządzająca transportem w przedsiębiorstwie, o której mowa w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009, a także każda inna osoba wykonująca czynności związane z przewozem drogowym, która naruszyła obowiązki lub warunki przewozu



FORUM ZWIĄZKÓW ZAWODOWYCH

drogowego albo dopuściła, chociażby nieumyślnie, do powstania takich naruszeń, podlega karze grzywny w wysokości do 2000 złotych. Zgodnie z art. 92 ust. 2 i 4 wykaz naruszeń, oraz wysokości grzywien za poszczególne naruszenia określają załączniki nr 1 w stosunku do kierowców i nr 2 dla zarządzających transportem. Równolegle dodano art. 96 § 1a ust. 2 Kodeksu postępowania w sprawach o wykroczenia (Dz. U. z 2013 r., poz. 395) w treści: „w postępowaniu mandatowym w sprawach: naruszeń przestrzegania obowiązków lub warunków przewozu drogowego wymienionych w załączniku nr 1 i 2 do ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, w których oskarżycielem publicznym jest właściwy organ Inspekcji Transportu Drogowego lub Policji można nałożyć grzywnę w wysokości do 2000 zł.”

Zmiany te doprowadziły do tego, iż kierowcy wykonujący przewóz drogowy oraz osoby zarządzające transportem w przedsiębiorstwach karani mogą być nieograniczoną liczbą mandatów na nieograniczoną przepisami kwotę.

Wskazane powyżej przepisy nie posiadają rozstrzygnięcia jak w przypadku art. 96 § 1 Kodeksu postępowania w sprawach o wykroczenia, który mówi że: „w postępowaniu mandatowym można nałożyć grzywnę w wysokości do 500 zł, a w przypadku, o którym mowa w art. 9 § 1 Kodeksu wykroczeń – do 1000 zł.” W art. 9 § 1 Ustawy kodeks wykroczeń ustanowiono, że jeżeli czyn wyczerpuje znamiona wykroczeń określonych w dwóch lub więcej przepisach ustawy, stosuje się przepis przewidujący najsurowszą karę, co nie stoi na przeszkodzie w orzeczeniu środków karnych na podstawie innych naruszonych przepisów zaś w § 2 przywołanej ustawy wskazano, że jeżeli jednocześnie orzeka się o ukaraniu za dwa lub więcej wykroczeń, wymierza się łącznie karę w granicach zagrożenia określonych w przepisie przewidującym najsurowszą karę, co nie stoi na przeszkodzie orzeczeniu środków karnych na podstawie innych naruszonych przepisów. Zatem powyższe nie znajduje odzwierciedlenia w postępowaniu mandatowym gdyż w tego rodzaju postępowaniu funkcjonariusz organu kontrolnego grzywnę nakłada a nie orzeka (orzekać w sprawach o wykroczenia mogą jedynie sądy). Dlatego też w przypadku zbiegu wykroczeń Policja oraz Inspekcja Transportu Drogowego nałoży tyle mandatów ile stwierdzi wykroczeń określonych w załącznikach nr 1 oraz nr 2 do ustawy o transporcie drogowym. Stanowi to pewnego rodzaju absurd prawny polegający na tym, iż w określonych przypadkach (zbiegu wykroczeń oraz woli przyjęcia mandatów karnych przez sprawcę czynów zabronionych) funkcjonariusze Policji oraz Inspekcji Transportu Drogowego mogą wymierzać kary wyższe aniżeli sądy.

W obecnie obowiązującym zapisie artykułu 92 ust. 1 oraz ust. 3 Ustawy o transporcie drogowym brak jest jakichkolwiek hamulców do określania wysokości kary nakładanej w postępowaniu mandatowym na kierowcę i zarządzającego transportem w przedsiębiorstwie przez uprawnione organy państwowe.

Dodatkowo należy podkreślić, iż w przypadku, kiedy organ kontrolny ujawni szereg rażących naruszeń zasad wykonywania przewozu drogowego np. czas pracy kierowcy, stosowanie urządzeń rejestrujących oraz posiadania wymaganych dokumentów kara nałożona na kierowcę lub zarządzającego transportem może przewyższyć karę, którą otrzyma zatrudniający ich przedsiębiorca. Notabene temu drugiemu ustawodawca zagwarantował dodatkowo ochronę w postaci artykułów 92a, 92b i 92c ustawy o transporcie drogowym. Zatem powołując się na powyższe uzasadnienie naszym zdaniem brak konkretnie sprecyzowanych zapisów w ustawie o transporcie drogowym dotyczących postępowania mandatowego koliduje z zasadą określoną w art. 2 ustawy zasadniczej oraz narusza przepis art. 32 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej.

Za sprawą przedstawicieli oraz ekspertów branży transportu drogowego Forum Związków Zawodowych skierowane zostały wnioski o podjęcie inicjatywy ustawodawczej w przedmiotowym zakresie do Sejmowej Komisji Infrastruktury oraz Ministerstwa

FORUM ZWIĄZKÓW ZAWODOWYCH

Infrastruktury i Rozwoju. Uzyskując pozytywne opinie zaproponowana poprawka została zaimplementowana do projektu Ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy o systemie tachografów cyfrowych z dnia 7 kwietnia 2015 r., gdzie na etapie konsultacji publicznych oraz uzgodnień międzyresortowych uzyskała akceptację przedstawicieli pracodawców oraz Ministerstwa Sprawiedliwości. W dalszym etapie prac decyzją Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju projekt zmiany artykułu 92-go zostały wycofany z dalszego procedowania z uzasadnieniem, iż na obecnym etapie prac (rozpatrzenie projektu przez Radę Ministrów) nie jest możliwe dodanie przedmiotowej regulacji do projektu. W celu przyspieszenia prac nad projektem ustawy, został on zawężony do niezbędnego minimum.

Od 1 stycznia 2012 r. kierowcy zatrudnieni w przewozie drogowym oraz osoby zarządzające transportem w przedsiębiorstwie prawdopodobnie stanowią najbardziej zagrożoną wysokimi karami grupę zawodową. Błędy legislacyjne Rządu PO-PSL doprowadziły do tego, iż mandatowy system kar w przewozie drogowym zmienił się z prewencyjnego na represyjny. Ustawodawca uzasadniając wprowadzane zmiany podkreślał, że były one odpowiedzią na niestabilną sytuację ekonomiczną transportu drogowego. Zmiany te miały na celu w szczególności zmniejszyć obciążenie przewoźników związane z ówczesnie istniejącym systemem kar dlatego ustawodawca przeniósł część odpowiedzialności z pracodawców na pracowników.

W tym miejscu kategorycznie sprzeciwiamy się temu, ażeby za błędy i opieszałość byłego Ministra Transportu w wprowadzaniu do ustawodawstwa krajowego przepisów unijnych odpowiadał znowu najsłabszy czyli kierowca i zarządzający.

Bez wprowadzenia do systemu odpowiednich przepisów regulujących górną granicę grzywny w postępowaniu mandatowym kryzys na rynku kierowców zawodowych będzie się w dalszym ciągu pogłębiał. To samo w przyszłości dotknie osoby, mające zarządzać operacjami transportowymi w przedsiębiorstwach. Kara jaką zagrożone są te dwie grupy pracownicze może przewyższyć wielokrotnie ich miesięczne dochody co bezpośrednio wpłynie na pogorszenie się ich warunków socjalno-bytowych.

W związku z powyższym wnosimy jak na wstępie.
Do pozostałej treści projektu związek nie wnosi uwag.

Z poważaniem

Dorota Gardias
Dorota Gardias
PRZEWODNICZĄCA
FORUM ZWIĄZKÓW ZAWODOWYCH