

## ***KOMU POTRZEBNA TAKA KONTROLA?***

Inspekcja Transportu Drogowego została utworzona na mocy ustawy z dnia 6 września 2001 roku o transporcie drogowym i zgodnie z art. 48 tej ustawy powołana do kontroli przestrzegania przepisów w zakresie przewozu drogowego wykonywanego pojazdami samochodowymi. Celem działalności ITD jest m.in. oddziaływanie na przedsiębiorców w celu przestrzegania przez nich prawa i eliminowania patologicznych zjawisk w transporcie drogowym. Słowem została powołana dzięki przedsiębiorcom, polskim przewoźnikom, dla przewoźników oraz kierowców, a funkcjonuje dzięki ich pracy i zaangażowaniu. Mówiąc krótko: dla przedsiębiorców, a nie przeciwko nim! Niestety rzeczywistość wygląda zgoła inaczej. Dziś jednym ze źródeł patologii w transporcie drogowym jest sama ITD i reprezentujący tą instytucję inspektorzy transportu drogowego.

Patologia polega na tym, że każda kontrola musi zakończyć się mandatem karnym i wszczęciem postępowania administracyjnego wobec przedsiębiorcy w wyniku kontroli drogowej lub podczas kontroli przedsiębiorcy w firmie. Wraz z postępującą degrengoladą merytoryczną tej formacji, wzrasta jej poziom ignorancji, buty i braku szacunku oraz zrozumienia – a częściej doświadczenia - dla całej branży transportowej.

Podczas kontroli działalności transportowej w firmie ITD nie stara się zapoznać z aktualnymi problemami napotykanymi przez przedsiębiorcę, a tylko skupia się na tych obszarach, w których można znaleźć najwięcej błędów i naruszeń przepisów. Kontrola powinna obejmować całe spektrum działalności gospodarczej, a nie tylko naruszenia czasu pracy zarejestrowane na karcie kierowcy i w tachografie cyfrowym - bo nawet analiza wykresówek jako czasochłonna i wymagająca większej wiedzy – jest mniej „popularna” wśród inspektorów. Kontrola jest pobieżna, a inspektorzy są niezwykle wygodni i odznaczają się brakiem szacunku dla pracy wykonywanej w kontrolowanej firmie. Analiza naruszeń czasu pracy powinna być rozpatrywana w skali całego miesiąca, oceniana w kontekście całego półrocza lub roku – w zależności jakie ramy czasowe obejmuje kontrola w firmie. Naruszeń czasu pracy nie można pozbawić całego kontekstu w jakim do nich doszło. Nie można ich rozpatrywać w sposób jednostkowy, a w skali całej działalności przedsiębiorcy, jego stosunku do swoich obowiązków i poszanowania dla prawa. Inspektorzy w ocenie tych naruszeń winni kierować się zawodową rozważą, a przede wszystkim wiedzą, znajomością branży i warunków w jakich się przewóz odbywa. Przede wszystkim należy wiedzieć, że przepisy socjalne w transporcie drogowym są po to, żeby było bezpieczniej na drogach i przez to należy oceniać ich naruszenia. Wreszcie warto zauważyć, że zgodnie z art. 92a ust. 7 ustawy o transporcie drogowym za naruszenia czasu pracy odpowiadają nie tylko kierowcy i przedsiębiorcy, ale organizatorzy transportu, spedytorzy, załadowcy, nadawcy, odbiorcy, organizatorzy wycieczki, a więc każdy kto bierze udział w procesie transportowym. Znalazło to potwierdzenie w art. 10 ust. 4 Rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr

3820/85, w którym to artykule oprócz podmiotów wymienionych w ustawie o transporcie drogowym dodaje się głównych wykonawców, podwykonawców oraz agencje zatrudniania kierowców. Szkoda, że wobec tych podmiotów nie wszczyna się postępowań administracyjnych za naruszenie przepisów o czasie pracy.

Inspektorzy podczas kontroli powinni wyrobić sobie obiektywny obraz przedsiębiorcy i jego podejścia do obowiązków. Tymczasem skupiają się na naruszeniach czasu pracy i taryfikacji kar. Nie byłoby to całkiem błędne, gdyby zechcieli zgłębić przyczyny tych naruszeń, a nie tylko ich efekt. Gdyby zechcieli wiedzieć w jakich warunkach odbywa się przewóz i na jakie problemy napotyka. Nie wszystko zależy od przedsiębiorcy, ale za wszystko on odpowiada. Istotnym znaczeniem dla przedsiębiorcy jest ocena systemu nadzoru nad kierowcami, który każdy z przedsiębiorców powinien stosować w codziennej praktyce. Tylko, że inspektorzy wcale się z nim nie zapoznają. Nie ma on dla oceny naruszeń żadnego znaczenia.

Innym obszarem „działalności” ITD jest kontrola przestrzegania przez przedsiębiorców terminów odczytów danych z kart kierowców i tachografów cyfrowych. Wybierając przepisy mniej korzystne dla przedsiębiorcy – z naruszeniem prymatu prawa unijnego nad krajowym - podważają kardynalną zasadę zaufania obywatela do Państwa. Skrupulatność godna podziwu, (tym bardziej, że jeszcze kilka lat temu inspektorzy w ogóle nie zwracali na to uwagi) gdy za 1 dzień spóźnienia nakłada się karę w wysokości 500 zł. Pewnie w trosce o bezpieczeństwo drogowe... Swoją drogą ciekawe dlaczego ITD bierze pod uwagę dni kalendarzowe i na jakiej podstawie? Rozporządzenie unijne określa ilość dni aktywności, a nie postoju, czy wolnego jak chce ITD zasłaniając się polskimi przepisami, które – co ciekawe – w ogóle nie definiują pojęcia „dni”.

Wielkim nieszczęściem branży transportowej jest brak odpowiedniej jej reprezentacji, która zadbałaby o właściwy lobbing. ITD funkcjonuje w oderwaniu od branży transportowej. W oderwaniu od jej realnych problemów. Nie stara się w żaden sposób współpracować lub choćby współistnieć z przedsiębiorstwami, ale stawia się ponad nimi.

Odpowiadając na pytanie postawione w tytule : kontrola potrzebna jest ITD – dla lepszego samopoczucia, dla własnej próżności, dla lepszej statystyki, dla uzasadnienia swojego istnienia, wreszcie przynosi ona konkretny zysk stanowiący dochód państwa, a ten wobec jego potrzeb jest bezcenny.

#### **Podstawa prawna:**

Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.

Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85.

Rozporządzenie Ministra Transportu w sprawie częstotliwości pobierania danych z tachografów cyfrowych i kart kierowców oraz warunków przechowywania tych danych z dnia 23 sierpnia 2007r. (Dz.U.2007.159.1128 z późn. zm.).

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 581/2010 w sprawie maksymalnych okresów na wczytanie odpowiednich danych z jednostek pojazdowych oraz kart kierowców z dnia 1 lipca 2010r. (Dz.U.U.E.L.2010.168.16).

*Sebastian Pyrek, praktyk, specjalizujący się w przepisach transportowych, wykładowca i szkoleniowiec.*