

STAN TECHNICZNY I BADANIA - ZMORA TRANSPORTOWCÓW,
NOWY „TRIK” INSPEKTORÓW

SKONTROLUJ KONTROLUJĄCEGO INSPEKTORA ITD

 Jakub Ordon

Od nowelizacji ustawy o transporcie drogowym minął rok. Zarówno przewoźnicy, jak i służby kontrolne **maty** czas na przyzwyczajenie się do nowych kar powiązanych z załącznikami do ustawy. Oczywiście, najwięcej kontrowersji budzą tzw. „nowości”, czyli sytuacje i zdarzenia, które dotychczas nie stanowiły czynów zabronionych, a wraz z nowelizacją za takie zostały uznane. Jedną z pionierskich kar, którą upodobały sobie służby kontrolne, jest „wykonywanie przewozu drogowego pojazdem posiadającym usterkę lub usterki układu hamulcowego, połączeń układu kierowniczego, kół, opon, zawieszenia, podwozia lub innego wyposażenia, zakwalifikowane jako niebezpieczne”.

Inspektor Inspekcji Transportu Drogowego
pracujący w mobilnym biurze.

W przypadku zaistnienia tego uchybienia firma transportowa będzie musiała zapłacić 2 tys. zł. Oczywiście, w przypadku usterki zespołu pojazdów, kara w czasie kontroli będzie zwielfokrotniona, np. ciągnik + naczepa to łączna kara 4 tys. zł. Z kolei osoba legitymująca się certyfikatem kompetencji zawodowych otrzyma decyzję o sankcji w wysokości 500 zł. Na tym nie koniec, bo do kary, w myśl przepisów regulujących reputację przewoźnika, przypisana jest najwyższa ranga naruszenia tj. Najpoważniejsze Naruszenie (NN). Istnienie NN na koncie przedsiębiorstwa może spowodować uruchomienie procesu administracyjnego, którego założeniem jest ograniczenie działalności transportowej lub jej zakazanie w przypadku, gdy firma nie spełnia wymogu dobrej reputacji.

Mobilne jednostki diagnostyczne

Oczywiście ustawodawcy przy wprowadzaniu tej kary przyświecał słuszny cel, jakim jest poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Niemniej jednak, ocena pojazdu i jego kwalifikowanie do grupy pojazdów niebezpiecznych, zależna jest już wyłącznie od indywidualnego podejścia i umiejętności osoby przeprowadzającej kontrolę. Zapewne nie byłoby wątpliwości co do słuszności nakładanych kar z tytułu istnienia usterek pojazdów uznanych jako niebezpieczne, gdyby kontrolę stanu technicznego pojazdów wykonywał każdorazowo uprawniony diagnosta, niestety obecnie tak nie jest. Jednak, zgodnie z doniesieniami GITD, organy kontrolne dążą do poprawy tej sytuacji. Wojewodowie, przy współpracy z Wojewódzkim Funduszem Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, przekazali lokalnym inspekcjom mobilne stacje diagnostyczne (łącznie 3 sztuki na terenie całego kraju). Główny Inspektorat Transportu Drogowego planuje zakup kolejnych – 16 nowoczesnych mobilnych jednostek diagnostycznych w ramach realizowanego projektu „Wzmocnienie potencjału Inspekcji Transportu Drogowego”. Zakupiono już 64 zestawy do kontroli pojazdów i tachografów, które sukcesywnie będą przekazywane wojewódz-

kim inspektorom. Planowany jest też zakup 64 samochodów typu furgon wraz ze specjalistycznym wyposażeniem.²

Zatem, trafiwszy na kontrolę z rozłożoną mobilną stacją, możemy być pewni, że kontrola stanu technicznego będzie szczegółowa i obejmie m.in. układy: kierowniczy, hamulcowy czy zawieszenia. W latach 2011-2018, inspektorzy transportu drogowego przeprowadzili 8710 kontrole z udziałem stacji mobilnych, które w ponad 41 proc. przypadkach zakończyły się zatrzymaniem dowodów rejestracyjnych. Główny inspektor w publikowanych raportach wskazuje również skuteczność służb: w 2018 r. po kontrolach w stacjach diagnostycznych ITD w 37 proc. przypadków ze względu na fatalny stan techniczny pojazdów zatrzymała dowody rejestracyjne, a dla porównania, w tym samym roku, w trakcie tradycyjnych kontroli, przeprowadzonych na terenie całego kraju metodą „organoleptyczną” (bez wykorzystania mobilnych stacji diagnostycznych), ze względu na zły stan techniczny pojazdów, zatrzymanie dowodów rejestracyjnych nastąpiło w 6,7 proc. przypadków. Oczywiście zasługą takiej różnicy jest liczba elementów sprawdzanych w czasie zwykłej kontroli i te ze stacją diagnostyczną, choć nie jest to jedyny powód. Inspektorzy, mając uprawnienia do kontroli stanu technicznego pojazdów, bardzo rzadko legitymują się jednocześnie kierunkowym wykształceniem w tym zakresie. O ile ta sytuacja prawnie uznana jest za właściwą, wprowadzając zasadę „uzasadnione podejrzenie wystąpienia usterki”, to w czasie niektórych kontroli można odnieść wrażenie, że jest to pięta achillesowa inspektorów, za którą zapłacić musi przewoźnik drogowy. W pewnych przypadkach warto dokładnie zapoznać się z treścią protokołu kontroli, albowiem nie wszyscy kontrolujący „odrobili pracę domową” z powiązanych z ww. naruszeniem przepisów, a błąd inspektora, od którego nie wniesiemy odwołania, kosztować nas będzie ponad 2 tys. zł.

Kontrolujący, potwierdzając istnienie usterki lub usterek niebezpiecznych, wydaje zakaz użytkowania pojazdu.

Typy usterek

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z 11 maja 2018 r., zmieniającym rozporządzenie w sprawie kontroli ruchu drogowego (§ 1, ust. 6) usterki stwierdzone podczas badania stanu technicznego pojazdu dzieli się na trzy kategorie:

1. **usterki drobne** – bez znaczącego wpływu na bezpieczeństwo pojazdu lub wymagania ochrony środowiska, które nie powodują ograniczenia w dalszym użytkowaniu pojazdu;
2. **usterki poważne** – mogące zagrażać bezpieczeństwu ruchu drogowego lub naruszać wymagania ochrony środowiska albo inne istotne nieprawidłowości, które dają podstawę do ograniczenia dalszego użytkowania pojazdu oraz określenia warunków tego użytkowania;
3. **usterki niebezpieczne** – powodujące bezpośrednio zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego lub naruszające wymagania ochrony środowiska, w stopniu uniemożliwiającym używanie pojazdu w ruchu drogowym, które



Kierowca, pomimo iż kontrolujący stwierdził usterkę niebezpieczną z „obligatoryjnym zakazem dalszej jazdy”, otrzymał pisemne dopuszczenie zespołu pojazdów do ruchu łącznie z naczepą wyposażoną w oponę, w której stwierdzono rzekomą usterkę trzeciej kategorii.

powodują niedopuszczenie do dalszego użytkowania pojazdu.

Jeśli w czasie kontroli stanu technicznego zostaną wykryte usterki niebezpieczne, o których mowa w treści naruszenia, to skutkuje to obligatoryjnie niedopuszczeniem do dalszego użytkowania pojazdu. Kontrolujący, potwierdzając istnienie usterki lub usterek niebezpiecznych, wydaje zakaz użytkowania pojazdu i nie dopuszcza do kontynuacji przewozu po kontroli drogowej.

Błędna kwalifikacja

A co jeśli pomimo stwierdzenia usterki niebezpiecznej, inspektor dopuści pojazd do dalszej jazdy? Takie kontrole również mają miejsce.

Przykładowo w czerwcu 2019 r. na terenie województwa opolskiego odbyła się kontrola, w wyniku której kontrolujący zakwalifikował zużycie opony w naczepie, jako stwarzające niebezpieczeństwo w ruchu drogowym. Uznane to zostało jako podstawa wydania decyzji o nałożeniu kary 2 tys. zł. Ale kierowca, pomimo iż kontrolujący stwierdził usterkę niebezpieczną z „obligatoryjnym zakazem dalszej jazdy”, otrzymał pisemne dopuszczenie zespołu pojazdów do ruchu łącznie z naczepą wyposażoną w oponę, w której stwierdzono rzekomą usterkę trzeciej kategorii. Dowodem w sprawie było potwierdzenie zatrzymania dowodu rejestracyjnego z wpisanym dopuszczeniem do ruchu. Powyższe zdarzenie dowodzi zatem, że usterka została błędnie zakwalifikowana przez kontrolującego jako niebezpieczna. W rzeczywistości powinna być sklasyfikowana jako usterka drobna, która nie powoduje ograniczenia w dalszym użytkowaniu pojazdu, co zostało pisemnie wyrażone w pokwitowaniu zatrzymania dowodu rejestracyjnego naczepy przez samego kontrolującego. Mając na uwadze te fakty, wniesione zostało odwołanie od decyzji, które czeka na rozpoznanie przez Głównego Inspektora.

Nadużywanie naruszenia

Inny przypadek, w którym nie przepisy, ale subiektywne odczucia kontrolującego zdecydowały o nałożeniu kary, miał miejsce pod koniec 2018 r. na terenie województwa kujawsko-pomorskiego.

Kontrolujący uznał, że luki między towarem umieszczonym na naczepie i brak pasów, stanowią naruszenie przepisów tożsame z istnieniem usterki pojazdu. Oczywiście bezwzględnie przy przewozie 40 palet papieru, kierowca winien go zabezpieczyć w sposób właściwy, by nie powodować zagrożenia w ruchu drogowym, niemniej jednak odpowiedzialność za niedopełnienie obowiązku ponosi tylko kierowca, a nie przewoźnik. Naruszenie wskazane w zał. 3. lp 9.2. do u.t.d., dotyczy wyłącznie konkretnej sytuacji tj. wykonywania przewozu pojazdem posiadającym usterkę lub usterki – nie można zatem traktować tego naruszenia jako „worka”, do którego wrzucamy wszystko, co związane jest z podejrzeniem stwarzania zagrożenia w ruchu drogowym. Brak zabezpieczenia ładunku – w tym przypadku: mat antypoślizgowych, nakładek i pasów (oraz/lub palet, jako wypełniaczy wolnych przestrzeni) nie było usterką pojazdu, lecz niezabezpieczeniem ładunku przed swobodnym przemieszczaniem się względem poruszającego się pojazdu (co oczywiście może stwarzać zagrożenie, ale wynikające z innych przepisów, a nie z usterki lub usterek pojazdu). Kara za ww. czyn nie wiąże się jednak z utratą 2 tys. zł przez przedsiębiorcę, ale funkcjonuje jako naruszenie przepisów ruchu drogowego i rozliczana jest w formie mandatu nakładanego na kierującego pojazdem, jako osobę, która nie dopełniła obowiązku zabezpieczenia ładunku (różnymi technikami). Zatem to kierowca powinien dostać mandat w kwocie 200 zł za „Niezabezpieczenie ładunku umieszczonego na pojeździe przed zmianą położenia lub wywoływaniem nadmiernego hałasu”³

1. Lp. 9.2 zał. nr 3 do u.t.d.

2. <https://gitd.gov.pl/dla-mediow/aktualnosci/arttykul/news/najnowocześniejsza-w-kraju-mobilna-stacja-diagnostyczna-wspiera-od-dzis-slaskich-inspektorow/>

3. Podstawa nałożenia mandatu - art. 97 k.w. art. 61 ust. 3 p.r.d.

Lp.	Naruszony przepis	Opis stwierdzonego naruszenia
1	Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem posiadającym usterkę lub usterki układu hamulcowego, połączeń układu kierowniczego, kół, opon, zawieszania, podwozia lub innego wyposażenia, zakwalifikowaną jako niebezpieczna – za każdy pojazd na podstawie art. 92 a ust. 1, 7, 11 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (tj. Dz. U. z 2017 r. poz. 2200 z późn. zm), zał. nr 3 lp. 9.2.	W dniu 10.2018 r. o godzinie godz. , w miejscowości , w ciągu drogi krajowej nr , został zatrzymany do kontroli przez umundurowanego inspektora Inspekcji Transportu Drogowego pojazd członowy składający się z 2-osiowego ciągnika siodłowego marki o nr rej. oraz naczepy ciężarowej marki kierowanej przez Pana . W momencie zatrzymania do kontroli przedsiębiorca prowadzący działalność pod nazwą , legitymujący się licencją wykonywał przewóz drogowy 40 palet papieru w arkuszach z Kwidzyna do miejscowości . W czasie trwania kontroli stwierdzono, że na naczepie ciężarowej o nr rej. znajduje się niezabezpieczony ładunek 40 palet z arkuszami papieru o łącznej masie brutto Palety ustawione były parami wzdłuż osi ładowni na całej jej długości (20 rzędów po 2 palety). Ładunek dosunięty był do przedniej ściany naczepy. Między ładunkiem a bocznymi ścianami naczepy pozostawała pusta przestrzeń około 30 cm z obu stron. Od ostatniej palety do drzwi naczepy pozostawała wolna przestrzeń około 10 cm. Palety nie były w inny sposób zabezpieczone przed zmianą położenia co mogło stanowić bezpośrednie zagrożenie w razie nagłych zdarzeń drogowych.

Kontrolujący uznał, że luki między towarem umieszczonym na naczepie i brak pasów, stanowią naruszenie przepisów tożsame z istnieniem usterki pojazdu.

Oczywiście różnica w karze jest niebagatelna, a jedno „0” robi różnicę, podobnie jak odbiorca kary.

Te dwa przykłady miały pokazać, że tego typu i inne przypadki mają miejsce w czasie kontroli tylko dlatego, że inspektorzy nie są specjalistami w tym zakresie i bardzo różnie interpretują omawiany przepis. Dlatego warto podjąć trud „kontroli” kontrolującego, najlepiej powierzając to zadanie wyspecjalizowanym ekspertom, aby uniknąć niesłusznie nałożonej kary.

Warto podjąć trud „kontroli” kontrolującego, najlepiej powierzając to zadanie wyspecjalizowanym ekspertom, aby uniknąć niesłusznie nałożonej kary.

AUTOR



Jakub Ordon

Ekspert OCRK w zakresie ITD i PIP

