

# Jak wdrożyć plan naprawczy, kiedy firma ma problem z reputacją?

»» PRZEDSIĘBIORCA PRZEZ CAŁY OKRES WYKONYWANIA ZAWODU MUSI MIEĆ DOBRĄ REPUTACJĘ. GŁÓWNY INSPEKTOR TRANSPORTU DROGOWEGO (GITD) PO STWIERDZENIU, ŻE NA PRZEDSIĘBIORCĘ LUB ZARZĄDZAJĄCEGO TRANSPORTEM NAŁOŻONO SANKCJE, NIEZWŁOCZNIE WSZCZYNA POSTĘPOWANIE ADMINISTRACYJNE W SPRAWIE ZACHOWANIA BĄDŹ UTRATY DOBREJ REPUTACJI. W ARTYKULE PRZEDSTAWIONO POWODY WSZCZĘCIA POSTĘPOWANIA, ŚRODKI REHABILITACJI PRZEDSIĘBIORCY (PLAN NAPRAWCZY) ORAZ PROCEDURY ZAPOBIEGAJĄCE POWSTAWANIU NARUSZEŃ OBOWIĄZKÓW PRZEWOŹNIKA CZY WARUNKÓW PRZEWOZU DROGOWEGO. »»

**N**a mocy podpisu złożonego w imieniu Parlamentu Europejskiego 21 października 2009 r. przez Jerzego Buzka rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r., ustanawiające wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego, wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich. Co za tym idzie, niezależnie od regulacji krajowych, zgodnie z treścią art. 91 ust.

3 Konstytucji RP – zasadą zobowiązującą organy administracji do przestrzegania pierwszeństwa prawa wspólnotowego wobec prawa krajowego – przepisy rozporządzenia obowiązują i są kontrolowane przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego (GITD).

W świetle art. 7d Ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz.U. Nr 125, poz. 1371, ze zm.) wymóg dobrej reputacji, o którym mowa w art. 6 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, nie jest lub przestał być spełniony, jeżeli wobec

przedsiębiorcy, zarządzającego transportem min. orzeciono co najmniej dwie ostateczne decyzje administracyjne o nałożeniu kary pieniężnej za naruszenie określone w załączniku nr IV do rozporządzenia (WE) nr 1071/2009. Orzekanie jest niejako zarezerwowane dla postępowań sądowych, lecz w praktyce GITD realizuje czynności kontrolne, samodzielnie orzekając w zakresie istnienia dwóch albo więcej decyzji administracyjnych.

GITD po stwierdzeniu, że na przedsiębiorcę lub zarządzającego transportem nałożono sankcje,



niezwłocznie wszczyna postępowanie administracyjne. Po przeprowadzeniu postępowania GITD wydaje decyzję o uznaniu, że:

- dobra reputacja pozostaje nienaruszona albo
- utrata dobrej reputacji stanowi proporcjonalną reakcję za nałożone sankcje.

Zachowanie dobrej reputacji nie zależy wyłącznie od właściwej postawy przedsiębiorcy, ale i innych osób wspomagających realizację usług transportowych danego przedsiębiorstwa.

Obok tych dwóch opcji przepisy zakładają jeszcze trzecie rozwiązanie, czyli możliwość poprawy działań przedsiębiorcy. W toku postępowania to organ, na podstawie wyjaśnień strony, stwierdza, że utrata dobrej reputacji będzie stanowiła nieproporcjonalną reakcję za naruszenia i wydaje decyzję o uznaniu, że dobra reputacja pozostaje nienaruszona. Szczególnie jeżeli w wyniku postępowania administracyjnego ustalono, iż min. liczba stwierdzonych naruszeń jest nieznaczna w stosunku do skali prowadzonych operacji transportowych lub istnieje możliwość poprawy sytuacji w przedsiębiorstwie, w szczególności, jeżeli przedsiębiorca podjął działania mające na celu wdrożenie prawidłowej dyscypliny pracy lub wdrożył procedury zapobiegające powstawaniu

naruszeń obowiązków lub warunków przewozu drogowego.

Powodem do wszczęcia postępowania z urzędu GITD jest informacja dotycząca istnienia dwóch prawomocnych (czyli takich, wobec których wszelkie środki odwoławcze zostały wyczer-

pane) decyzji z katalogu czynów szczególnie wzbronionych<sup>1</sup>. Katalog ten jest zawarty w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) NR 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r., ustanawiającym wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE. Załącznik nr 4 do tego rozporządzenia reguluje takie kwestie, jak:

#### 1) Niedotrzymanie norm rozporządzenia 561/2006

- Przekroczenie maksymalnych sześćo- lub czternastodniowych okresów prowadzenia pojazdu o co najmniej 25 %.
- Przekroczenie, w rozliczeniu dziennym, o co najmniej 50% maksymalnego dziennego

czasu prowadzenia pojazdu bez przerwy lub czasu odpoczynku trwającego nieprzerwanie przynajmniej 4,5 godziny.

#### 2) Problemy z tachografami i manipulacje

- Brak tachografu lub ogranicznika prędkości, a także korzystanie z nielegalnego urządzenia, które może zmieniać zapisy w urządzeniach rejestrujących lub ograniczniku prędkości, fałszowanie wykresów lub danych pobranych z tachografu czy karty kierowcy.
- Posługiwanie się przez kierowcę sfałszowaną kartą kierowcy, której nie jest posiadaczem lub którą otrzymał na podstawie fałszywych oświadczeń lub sfałszowanych dokumentów.

#### 3) Zły stan techniczny pojazdów

- Kierowanie pojazdem bez ważnego certyfikatu stwierdzającego zgodność do ruchu drogowego, jeżeli taki dokument jest wymagany na mocy prawa wspólnotowego lub z poważnym uszkodzeniem m.in. układu hamulcowego, kierowniczego, kół/opon, zawieszenia lub podwozia, które mogłoby stanowić bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa drogowego prowadzące do podjęcia decyzji o unieruchomieniu pojazdu.

#### 4) Niewłaściwy przewóz materiałów niebezpiecznych

- Transport towarów niebezpiecznych, których transport jest zakazany lub które są

<sup>1</sup> Najpoważniejsze naruszenia dla celów art. 6 ust. 2 lit. a.

przewożone w sposób zakazany lub bez zezwolenia czy bez oznaczenia ich w pojeździe jako towarów niebezpiecznych i tym samym zagrożenie życia lub środowiska w takim stopniu, że prowadziłoby to do podjęcia decyzji o unieruchomieniu pojazdu.

**5) Bagatelizowanie uprawnień kierowców**

- Przewóz osób lub towarów bez ważnego prawa jazdy lub przez przedsiębiorcę, który nie posiada ważnej licencji wspólnotowej.

**6) Przeważenia pojazdów**

- Przewóz towarów przekraczających o 20% albo więcej maksymalną dopuszczalną masę całkowitą w przypadku pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 12 t oraz przekraczających o 25% bądź więcej – w przypadku pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 12 t.

Tak restrykcyjne podejście Wspólnoty do kontroli dobrej reputacji nie jest dziełem przypadku, ponieważ zamysłem tego instrumentu – zachowania dobrej reputacji - jest wymóg realizacji transportu drogowego przez podmiot uprawniony bez możliwości popełniania poważnych naruszeń przepisów. Dotyczy to zarówno przedsiębiorcy, jak i osób zarządzających. Zachowanie dobrej reputacji nie zależy zatem wyłącznie od właściwej postawy przedsiębiorcy, ale i innych osób wspomagających realizację usług transportowych danego przedsiębiorstwa. Ciekawym sformułowaniem wydaje się uznanie organu kontroli, który może, lecz nie musi decydować o utracie bądź zachowaniu dobrej reputacji pomimo np. nałożenia na przedsiębiorcę kar w formie decyzji administracyjnych za poważne naruszenia, np. stosowanie niedozwolonych urządzeń zaburzających właściwą pracę tachografów.

**ŚRODKI REHABILITACYJNE**

Może zdarzyć się tak, że przedsiębiorca otrzymał dwie decyzje administracyjne, np.:

- Jedną w 2014 r. za samowolną ingerencję w dane zapisane w cyfrowym urządzeniu

rejestrującym, na karcie kierowcy lub na karcie przedsiębiorstwa.

- Drugą w 2015 r. za niezarejestrowanie za pomocą urzędnika rejestrującego lub cyfrowego urzędnika rejestrującego na wykresówce lub karcie kierowcy wskazań w zakresie prędkości pojazdu, aktywności kierowcy i przebytej drogi.

Wówczas GITD wzywa przedsiębiorcę do wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów w ciągu 7 dni od dnia doręczenia zawiadomienia oraz do przesłania planu naprawczego wdrożonego w celu dążenia do prawidłowej dyscypliny pracy lub procedur zapobiegających powstawaniu naruszeń obowiązku lub warunków przewozu drogowego pod rygorem wydania decyzji administracyjnej o stwierdzeniu niezdolności zarządzającego transportem do kierowania operacjami transportowymi w oparciu o posiadany materiał dowodowy. Istnienie możliwości poprawy sytuacji w przedsiębiorstwie pozwala myśleć, że pomimo chwilowej utraty dobrej reputacji przewoźnik nie musi stracić prawa do wykonywania zawodu. W takich okolicznościach przedsiębiorca musi opracować plan działania i pisemnie wskazać go organowi. Plan musi być wiarygodny i rokować poprawę sytuacji, która zapewne niebawem podlegać będzie rekontroli. Przedsiębiorca może np.:

- 1) Skorzystać z usług firmy zewnętrznej ściśle wyspecjalizowanej w zakresie wdrażania prawidłowej dyscypliny pracy, szkoleń kierowców, właściwej analizy czasu pracy i regulaminów pracy oraz warunków zatrudnienia i w okresie np. 6 miesięcy poprawić swoją reputację.
- 2) Przedstawić dokumenty potwierdzające dyscyplinowanie kierowców (upomnienia, nagany, zwolnienia z pracy), którzy doprowadzili do bardzo poważnych naruszeń.
- 3) Udostępnić materiały potwierdzające dodatkowy nadzór nad przemieszczaniem się pojazdów i przestrzeganiem norm rozporządzenia 561/2006, systemy lokalizacyjne (GPS).
- 4) Jeśli za zaniedbania odpowiada osoba zarządzająca, wówczas można obowiązek zarządzającego powierzyć innej osobie kompetentnej

w tym zakresie (zatrudnienie nowej osoby z certyfikatem kompetencji).

Po wyczerpaniu środków rehabilitacyjnych, jeżeli organ kontrolny stwierdzi, że przedsiębiorca nadal nie spełnia jednego wymogu czy większej ich liczby, zawiesza lub cofa zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego. Jeżeli istnieją niezbita dowody na fakt utraty dobrej reputacji, organ stwierdza, że zarządzający transportem jest niezdolny do kierowania operacjami transportowymi przedsiębiorcy.

Postępowania w zakresie kontroli utrzymania dobrej reputacji są prowadzone przez Wojewódzkich Inspektorów Transportu Drogowego z upoważnienia Głównego Inspektora Transportu Drogowego. Już w sierpniu br. OCRK odnotowało blisko 20 postępowań prowadzonych przez GITD w zakresie stwierdzenia utraty dobrej reputacji z powodu nałożenia na podmiot dwóch (albo więcej) wykonalnych decyzji administracyjnych. Praktyka wskazuje, że organ kontroli potrafi sięgnąć do spraw nawet sprzed dwóch lat, jeśli doszło do poważnego naruszenia przepisów. Jeżeli wdrażany system „KREPTD” (Krajowy Rejestr Elektroniczny Przedsiębiorców Transportu Drogowego<sup>2</sup>), będzie już w pełni funkcjonował, kontrole w tym zakresie zapewne nabiorą tempa. Ten rozbudowany system, którego łączny koszt utworzenia i funkcjonowania wyniesie 55,89 mln zł<sup>3</sup> (koszty łączne w latach 2016–2025), ma przyczynić się do poprawy bezpieczeństwa transportu drogowego oraz warunków uczciwej konkurencji między przewoźnikami, a klientom zapewni łatwy dostęp do wykazu pozytywnie zweryfikowanych przedsiębiorców. »»



**Jakub Ordon**  
ekspert OCRK  
www.ocrk.pl

<sup>2</sup> [https://www.google.pl/url?sa=t&trct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0ahUKEwiUuuKcyebOAhVvkPkoKHWNPClCQFggcMAA&url=http%3A%2F%2Fbip.gitd.gov.pl%2F\\_\\_\\_data%2Fassets%2Fpowerpoint\\_doc%2F0006%2F49713%2F20150423\\_Prezentacja\\_publiczna\\_KREPTD\\_final.ppt&usq=AFQjCNGDa4q2Iclyn0gkgh\\_SFz7k3yIIPQ&sig2=wKXnulZ3Auib5OQ3gAu5sQ&bv=bv.131286987,d.bGg&cad=rja](https://www.google.pl/url?sa=t&trct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0ahUKEwiUuuKcyebOAhVvkPkoKHWNPClCQFggcMAA&url=http%3A%2F%2Fbip.gitd.gov.pl%2F___data%2Fassets%2Fpowerpoint_doc%2F0006%2F49713%2F20150423_Prezentacja_publiczna_KREPTD_final.ppt&usq=AFQjCNGDa4q2Iclyn0gkgh_SFz7k3yIIPQ&sig2=wKXnulZ3Auib5OQ3gAu5sQ&bv=bv.131286987,d.bGg&cad=rja)  
<sup>3</sup> <https://www.premier.gov.pl/mobile/wydarzenia/decyzje-rzadu/projekt-ustawy-o-zmianie-ustawy-o-transportie-drogowym.html>