

Nowe realia dla zarządzającego transportem

Dzięki nowelizacji ustawy o transporcie drogowym, która weszła w życie 03.09.2018 roku, zarządzający transportem nie będzie mógł być już tylko „figurantem”. Chcąc ochronić swoją dobrą reputację oraz kieszeń od ewentualnych kar, powinien skupić się na rzeczywistym i faktycznym wykonywaniu swoich obowiązków.



Paweł Stolarski

ekspert OCRK w zakresie ITD i PIP

www.ocrk.pl



Aby uzyskać zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego lub licencję uprawniającą do wykonywania działalności gospodarczej w zakresie krajowego lub międzynarodowego transportu rzeczy/osób, niezbędny jest Certyfikat Kompetencji Zawodowych. To dokument potwierdzający posiadanie kwalifikacji i wiedzy niezbędnej do podjęcia i wykonywania działalności gospodarczej w zakresie transportu drogowego. Jeżeli sam przedsiębiorca nie dysponuje Certyfikatem Kompetencji Zawodowych, właściwy organ może zezwolić na wykonywanie profesji przewoźnika drogowego, pod warunkiem, że taki przedsiębiorca wyznaczy osobę fizyczną, która spełnia określone wymogi opisane w Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009¹. Musi być ona również uprawniona na mocy umowy do wykonywania zadań zarządzającego transportem w imieniu danego podmiotu gospodarczego.

Ograniczenia dla zarządzającego

Według obowiązujących przepisów (w szczególności ww. rozporządzenia nr 1071/2009), „zarządzający transportem” to osoba fizyczna zatrudniona przez przedsiębiorcę. Może nim być także sam przedsiębiorca, jeżeli jest osobą fizyczną albo w razie potrzeby inna osoba fizyczna wyznaczona przez zarządzającego firmą na podstawie umowy, rozporządzająca w sposób rzeczywisty i ciągły operacjami transportowymi danego podmiotu gospodarczego.

Powinna to być osoba spełniająca warunki przewidziane ww. rozporządzeniem, która:

- ♦ w sposób rzeczywisty i ciągły zarządza operacjami transportowymi tego przedsiębiorstwa,
- ♦ ma rzeczywisty związek z przedsiębiorstwem, polegający na przykład na tym, że jest jego pracownikiem, dyrektorem, właścicielem/udziałowcem, zarządza nim,
- ♦ posiada miejsce zamieszkania na terenie Wspólnoty.

Właściwie przygotowana umowa wiąże przedsiębiorcę z osobą dysponującą Certyfikatem Kompetencji Zawodowych. Precyzuje także zadania (należy je wykonywać w sposób rzeczywisty i ciągły) oraz określa zakres obowiązków związanych z funkcją zarządzającego transportem. Zadania, które należy sprecyzować, obejmują w szczególności dbałość o stan techniczny pojazdów, sprawdzanie umów i dokumentów przewozowych, podstawową księgowość, przydzielanie ładunków lub usług kierowcom i pojazdom oraz sprawdzanie procedur związanych z bezpieczeństwem. Należy też pamiętać, że osoba współpracująca z firmą transportową w charakterze zarządzającego transportem, może kierować operacjami transportowymi nie więcej niż w czterech różnych przedsiębiorstwach, realizowanymi za pomocą połączonej floty liczącej ogółem maksymalnie 50 pojazdów.

Realna groźba

W przepisach unijnych oraz krajowych obowiązki osoby zarządzającej transportem są jasno określone. Jednak w praktyce do tej pory zdarzały się przypadki, że zarządzający transportem piastował stanowisko tylko formalnie i niejednokrotnie na odległość, nie mając wpływu na to co dzieje się w firmie. W dodatku bez obawy o utratę dobrej reputacji oraz ostateczną wysokość kary, którą rozpatrujący sprawy sąd w wielu przypadkach obniżał.

Po wejściu w życie znowelizowanej Ustawy o transporcie drogowym sytuacja zarządzającego transportem bardzo się zmieniła. Od 3 września 2018 roku utrata dobrej reputacji stała się dla niego bardziej realna². Organ wszczyna postępowanie administracyjne w zakresie spełniania wymogu dobrej reputacji przewoźnika drogowego³, **zarządzającego transportem** lub osoby fizycznej, jeżeli wobec niej:

- ♦ orzeczono prawomocny wyrok skazujący za przestępstwo w dziedzinach określonych w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 lub
- ♦ wydano przynajmniej jedną **wykonalną decyzję administracyjną** o nałożeniu kary pieniężnej za naruszenie określone w załączniku nr 3 lub 4 do ustawy o transporcie drogowym lub załączniku nr 1 do ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych, które zostało zakwalifikowane jako poważne/bardzo poważne naruszenie, lub

¹Z dnia 21 października 2009 roku.

²Za sprawą zmiany treści artykułu 7d niniejszej ustawy.

³Zgodnie z nowym brzmieniem ustępu 1 i 1a.

⁴Zgodnie z załącznikiem I do rozporządzenia Komisji (UE) 2016/403.

♦ wydano **wykonalną decyzję administracyjną** o nałożeniu kary pieniężnej za naruszenie określone w załączniku nr 3 lub 4 do niniejszej ustawy lub załączniku nr 1 do ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych, które zgodnie z załącznikiem I do rozporządzenia Komisji (UE) 2016/403 zostało zakwalifikowane jako najpoważniejsze naruszenie.

Konsekwencje utraty reputacji

Co bardzo istotne, postępowanie administracyjne w zakresie utraty dobrej reputacji przez zarządzającego transportem może być prowadzone przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego również w sytuacji, gdy wobec przewoźnika drogowego orzeczono lub nałożono prawomocnie karę w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej. Dotyczy to także konsekwencji wyznaczonych przez kraj członkowski Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stroną umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym. Naruszenie musi w tym przypadku zostać zakwalifikowane jako najpoważniejsze, bardzo poważne lub poważne naruszenie a ich częstotliwość wymaga oceny dobrej reputacji⁴.

Co to oznacza dla zarządzającego transportem? Skutki utraty przez niego dobrej reputacji mogą być bardzo dotkliwe. Między innymi wpis do rejestru KREPTD, jako osoby

uznanej za niezdolną do kierowania operacjami transportowymi i w konsekwencji utrata miejsca pracy oraz ograniczenie możliwości uniknięcia kary nałożonej w trybie ustawy kodeks postępowania administracyjnego.

Rewolucję stanowi zmiana trybu nakładania kary na osobę zarządzającą - dotychczas odpowiadała ona w trybie wykroczeniowym, obecnie kara pieniężna realizowana jest w drodze decyzji administracyjnej.

Odpowiedzialność administracyjna i wyższe kary

To nie jedyne ważne zmiany w ustawie. W art. 92 pojawił się nowy zapis - zarządzający transportem oraz inne osoby wykonujące czynności związane z przewozem drogowym, które naruszyły obowiązki lub warunki przewozu drogowego, podlegają karze w wysokości od 200 złotych do 2000 złotych za każde naruszenie. Suma kar pieniężnych nałożonych za naruszenia stwierdzone podczas jednej kontroli została ograniczona do 3000 złotych.

Rewolucję stanowi także zmiana dotycząca trybu nakładania kary na osobę zarządzającą. Dotychczas odpowiadała ona w trybie wykroczeniowym, od 3 września natomiast kara pieniężna realizowana jest w drodze decyzji

17th GALA

LOGISTYKI - TRANSPORTU - PRODUKCJI

4 GRUDNIA 2018

Warszawa,
Hotel Sofitel Victoria

SPONSORZY



ORGANIZATORZY



administracyjnej. Należy to do obowiązków właściwego ze względu na miejsce wykonywanej kontroli organu, którego pracownicy lub funkcjonariusze stwierdzili naruszenie obowiązków lub warunków przewozu drogowego. Taka decyzja staje się ostateczna i podlega wykonaniu po upływie 30 dni od dnia jej doręczenia, chyba że wstrzymano jej wykonanie. Istnieje szansa na odwołanie od takiej decyzji do GITD, a w razie nieskuteczności, można w dalszej części wnieść skargę do sądu administracyjnego.



Zarządzanie transportem w realiach przepisów o dobrej reputacji staje się jeszcze bardziej odpowiedzialnym zajęciem.

Nowy taryfikator

Najważniejszym skutkiem nowelizacji ustawy jest wprowadzenie nowego taryfikatora kar. Nadal mamy do czynienia z podziałem odpowiedzialności na kierowców, przedsiębiorców oraz osoby zarządzające transportem. Uszczegółowiono natomiast przepisy o sklasyfikowanie poszczególnych naruszeń w przewozie drogowym (PN – poważne naruszenie, BPN – bardzo poważne naruszenie, NN – najpoważniejsze naruszenie) oraz rozszerzono o nowe kary i naruszenia.

Znowelizowana treść załącznika do ustawy o transporcie drogowym przewiduje możliwość nałożenia kary administracyjnej na zarządzającego transportem z tytułu np. niewyposażenia kierowcy w wypis z zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego lub licencji. A także za brak innego dokumentu, o którym mowa w art. 87 tejże ustawy, wymaganego w związku z realizowanym przewozem. Wysokość tej kary to 500 zł za każdy dokument.

W przypadku stwierdzenia, że kierowca nie posiada ważnego prawa jazdy lub odpowiedniej kategorii wymaganej dla prowadzonego pojazdu lub zespołu pojazdów albo ważnej karty kierowcy, osobie zarządzającej transportem grozi 500 zł kary.

Zarządzającego transportem można ukarać za poruszanie się przez kierowców określonymi kategoriami pojazdów w czasie obowiązywania okresowych zakazów ruchu.

Nowy taryfikator nakłada również na zarządzającego transportem odpowiedzialność za naruszenia związane z niespełnieniem określonych wymogów proceduralnych oraz z niewłaściwym stanem technicznym pojazdów uczestniczących w ruchu drogowym.

Zarządzającego transportem można ukarać za poruszanie się przez kierowców określonymi kategoriami pojazdów w czasie obowiązywania okresowych zakazów ruchu. Albo też po stwierdzeniu u nich kilku drobnych naruszeń, które mogą spowodować, że organ kontrolny zakwalifikuje to jako brak właściwego nadzoru lub brak odpowiedniej organizacji pracy w firmie transportowej. Teoretycznie taka osoba będzie miała prawo do obrony i przedstawiania dowodów na swoją niewinność. W praktyce jednak, wina zostanie oparta na samym fakcie wykrycia (np. w trakcie kontroli drogowej) przez osobę kontrolującą jednego z ww. naruszeń - postępowanie administracyjne działa zero-jedynkowo, tzn. naruszenie albo jest, albo go nie ma.

Wsparcie ekspertów

Wszystkie opisane powyżej kwestie wymagają, aby m.in. nadzór nad dokumentacją pracowniczą, pilnowanie terminów badań i szkoleń dla kierowców oraz badań technicznych pojazdów, kontrola realizacji zadań transportowych z poszanowaniem norm socjalnych, odbywały się systematycznie i skrupulatnie. To zadanie bardzo trudne, wręcz karkołomne. Dlatego też warto skorzystać ze wsparcia profesjonalistów (na przykład ekspertów OCRK), którzy oferują firmom transportowym pomoc we wprowadzeniu gotowych i sprawdzonych rozwiązań organizacyjnych z zastosowaniem nowoczesnych systemów teleinformatycznych.

15.	Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem:		
	15.1. nieposiadającym ważnego aktualnego badania technicznego potwierdzającego jego zdatność do ruchu drogowego	200	5.1 NN
	15.2. posiadającym usterkę lub usterki układu hamulcowego, połączeń układu kierowniczego, kół, opon, zawieszenia, podwozia lub innego wyposażenia, zakwalifikowane jako niebezpieczne	500	5.2 NN
18.	Wykonywanie przewozu drogowego w czasie obowiązywania ograniczeń oraz zakazów ruchu niektórych rodzajów pojazdów na drogach	1000	
19.	Brak organizacji pracy kierowcy lub nieprawidłowa organizacja, brak poleceń lub niewłaściwe polecenia dla kierowcy – w zakresie umożliwienia kierowcom przestrzegania przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/20064)	1500	1.33 BPN