

Koniec z niskimi karami dla busiarzy w UE?

Transport ciężki, zwłaszcza w przypadku przewozów międzynarodowych, obwarowany jest wieloma przepisami i znajduje się pod czujnym okiem służb kontrolnych. Aby choć częściowo uwolnić się od nadmiaru unormowań prawnych, przewoźnicy uciekają się więc do korzystania z pojazdów popularnie zwanych busami. Pozwala to na uniknięcie licznych obowiązków charakterystycznych dla transportu powyżej 3,5 tony, choćby w kwestii uzyskania licencji wspólnotowej, czy przestrzegania norm związanych z czasem jazdy i przerwami. Obecnie jednak pozycja busów może już nie być aż tak uprzywilejowana.



Arkadiusz Góra
ekspert OCRK w zakresie ITD i PIP

Nawet w przypadku busów nie da się uniknąć kontroli drogowych. W ich trakcie, oprócz okazania standardowo wymaganych dokumentów, można odczuć konsekwencje z tytułu przeładowania pojazdu lub nieprawidłowego zabezpieczenia ładunku. Problem przeładunku pojazdów o dmc do 3,5 tony został już dostrzeżony w Polsce, jednak przepisy pozwalają jedynie na zastosowanie wobec kierującego grzywny w maksymalnej wysokości 500 zł. Mając na uwadze nie tylko kwotę, ale także częstotliwość występowania kontroli, nie trudno się domyślić, że dla wielu przewoźników taka sankcja to koszt, który po prostu w kalkuluje w ryzyko.

Zmiana podejścia w UE

Również na obszarach większości innych krajów Unii Europejskiej kontrole busów należały do rzadkości, a stosowane kary nie miały charakteru odstrasżającego. Powoli jednak to podejście zaczyna się zmieniać, między innymi z powodu ciągle rosnącej liczby tego rodzaju pojazdów. Za najbardziej jaskrawy przykład zmiany metodologii kontroli, a raczej karania, należy przyjąć model niemiecki. Do niedawna, w przypadku stwierdzenia przekroczenia ładowności pojazdu lub niewłaściwego zabezpieczenia ładunku, uprawnione służby stosowały niewygórowane mandaty, których adresatem był kierowca pojazdu. Z takim podejściem można jeszcze spotkać się obecnie, w dużej mierze zależy to od okoliczności kontroli, wagi stwierdzonego naruszenia oraz wiedzy funkcjonariusza. Jednak od pewnego czasu równolegle funkcjonuje nowa procedura, znacznie ciekawsza, opierająca się na nieskomplikowanym, ale obrazowym modelu matematycznym.

W jednej z prowadzonych przez OCRK spraw, w czasie kontroli w Niemczech busa polskiej firmy transportowej funkcjonariusz stwierdził brak zabezpieczeń ładunku. Ustalił liczbę kilometrów pomiędzy punktami załadunku i rozładunku, za pomocą mapy Google, na jej podstawie odległość przejazdu wyniosła 858 km. Oględziny przestrzeni ładunkowej doprowadziły do wniosku, odnotowanego w dokumentacji kontrolnej: *kierowca wstawił z tyłu ładunku jedynie rozporę zabezpieczającą, która nie objęła*

całego ładunku. Ładunek zapakowany był po części w folię, po części w kartony oraz został ułożony w luźny stos, jak popadnie. Brakowało blokady z boku czy z tyłu a także pomiędzy pojedynczymi paczkami. W efekcie uznano, że pojazd nie nadaje się do transportu znajdującego się w nim ładunku.

Kwota przepadku

W kolejnym kroku funkcjonariusz policji sięgnął po broszurę KGS (Koszty transportu towarów drogowych - Verkehrsverlag Fischer 2017) i na jej podstawie przypisał kategorię mnożnika – wartość odpowiednią dla masy przewożonego ładunku. Broszura aktualizowana jest w cyklu rocznym, zatem obecnie obowiązuje wydanie z 2018 roku. Dokonano przemnożenia masy towaru oraz liczby kilometrów przez współczynnik KGS, uzyskując następujący efekt:

- ♦ przebyta trasa, zgodnie z planem podróży Google Maps: 858 km,
 - ♦ waga przesyłki zgodnie z CMR: 4,5t,
 - ♦ kwota określona na podstawie KGS: 2.279,60 euro.
- Wskazana kwota została określona jako kwota przepadku. Według służby kontrolnej, gdyby przewoźnik przewiózł ładunek zgodnie z planem, uzyskałby korzyść w wysokości 2.279,60 euro, stąd wysokość przepadku, czyli kary. Ponadto, wg dokumentacji kontrolnej u podstaw wyliczenia kwoty przepadku spoczywa:
- ♦ bezprawne uzyskanie korzyści majątkowej osiągnięte poprzez transport towarów w pojeździe o zbyt małych rozmiarach,
 - ♦ korzyść ekonomiczna poprzez dopuszczenie się wykroczenia,
 - ♦ polepszenie pozycji na rynku,
 - ♦ wyparcie konkurencji,
 - ♦ pewna perspektywa osiągnięcia zysku.

Konsekwencje finansowe naruszania przepisów związanych z zabezpieczeniem ładunku lub jego ilością mogą wielokrotnie przekroczyć faktyczny zysk z tytułu realizacji zadania przewozowego. Zresztą, to nie jedyne negatywne następstwo kontroli. Kolejnym jest zakaz dalszej jazdy do czasu usunięcia przyczyny zatrzymania, np. przeładunku na inny pojazd. Ponadto może dojść do sytuacji, gdy funkcjonariusz stwierdzi, że przekroczenie dopuszczalnej ładowności w znacznym stopniu zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego. W takim kontekście mogą pojawić się dodatkowe kary, również wobec kierowcy.