

Większa odpowiedzialność przedsiębiorcy

3 września 2018 roku weszła w życie nowelizacja Ustawy o transporcie drogowym, wywołując małą rewolucję wśród właścicieli firm transportowych. Łatwiej teraz o utratę dobrej reputacji, wzrosła odpowiedzialność przedsiębiorcy za naruszenia popełnione przez kierowców. Co jeszcze się zmieniło?



Ireneusz Czulak
ekspert OCRK ds. Analiz i Rozliczeń

Niejednokrotnie już w publikacjach Truck&Business Polska wymienialiśmy ważną dla transportu datę: 3 września 2018 roku. Ponieważ jednak wciąż pojawiają się niejasności co do zmian w przepisach, postanowiliśmy jeszcze raz przeanalizować wprowadzone regulacje. Jedną z ważniejszych zmian, które niesie ze sobą znowelizowana ustawa o transporcie drogowym jest aktualizacja taryfikatora zawierającego kary pieniężne za poszczególne naruszenia dla przedsiębiorców. Oprócz zwiększenia z 10 000 zł na 12 000 zł limitu kar, które może otrzymać przewoźnik podczas jednej kontroli drogowej, zmienił się także wykaz naruszeń obowiązków lub warunków

przewozu drogowego - zwany taryfikatorem. Wykaz ten, podobnie jak dla kierowców i osób zarządzających transportem, został wzbogacony o grupę i wagę naruszeń wynikających z unijnego rozporządzenia 403/2016/WE.

Rozporządzenie określa jak poważne jest naruszenie, wprowadzając podział na:

- ♦ PN - poważne naruszenia,
- ♦ BPN - bardzo poważne naruszenia,
- ♦ NN - najpoważniejsze naruszenia.

Liczba oraz skala naruszeń, które teraz definiuje także taryfikator, ma niebagatelne znaczenie w trakcie ich analizy i oceny dobrej reputacji podczas kontroli w przedsiębiorstwie. W przypadku stwierdzenia średnio dwóch BPN możliwe jest zakazanie dalszej jazdy nawet 20 procent samochodów posiadanych przez firmę (ze względu na cofnięcie wypisów z licencji). Natomiast przy stwierdzeniu najpoważniejszych naruszeń lub średnio trzech bardzo poważnych, zostanie wszczęta procedura o utracie

Kary za przekroczenie dobowego czasu pracy, gdy choćby przez chwilę jest ona wykonywana w porze nocnej są szeroko komentowane przez przewoźników

dobrej reputacji. A bez niej dalsze prowadzenie działalności transportowej jest niemożliwe. Oprócz modyfikacji konstrukcji taryfikatora, nastąpiły także bardzo duże zmiany w samej jego treści.

Praca w nocy

Wprowadzono sankcje finansowe dla naruszeń wynikających z Ustawy o czasie pracy kierowców (UoCPK) zarówno w przypadku kierowców niepozostających w stosunku pracy, jak i tych, którzy pracują na podstawie umowy o pracę. Obecnie najszerzej komentowane są kary za przekroczenie dopuszczalnego dobowego 10-godzinnego czasu pracy, gdy ta choćby przez chwilę wykonywana jest w porze nocnej, którą ustala sam pracodawca, jako okres czterech godzin w przedziale od 0:00-7:00. Zarówno przewoźnicy, jak i kierowcy mają problem z właściwą interpretacją tego przepisu. Telefon interwencyjny OCRK we wrześniu i październiku odnotował ponad 400 zgłoszeń o poradę w tym właśnie temacie.

Ustawodawca wprowadził karę, której do tej pory nie było - za wspomniane naruszenie trzeba zapłacić każdorazowo od 50 do kilkuset złotych w zależności od skali wykroczenia. I uwaga - ukarany zostaje wyłącznie przewoźnik. Sankcja finansowa wydaje się niewielka, jednak już sama waga naruszeń została określona odpowiednio jako poważne naruszenie (od godziny do trzech godzin) i bardzo poważne naruszenie (powyżej trzech godzin). Warto tutaj zwrócić uwagę, że sankcje finansowe dla przedsiębiorcy rozpoczynają się dopiero od jedenastej godziny pracy.

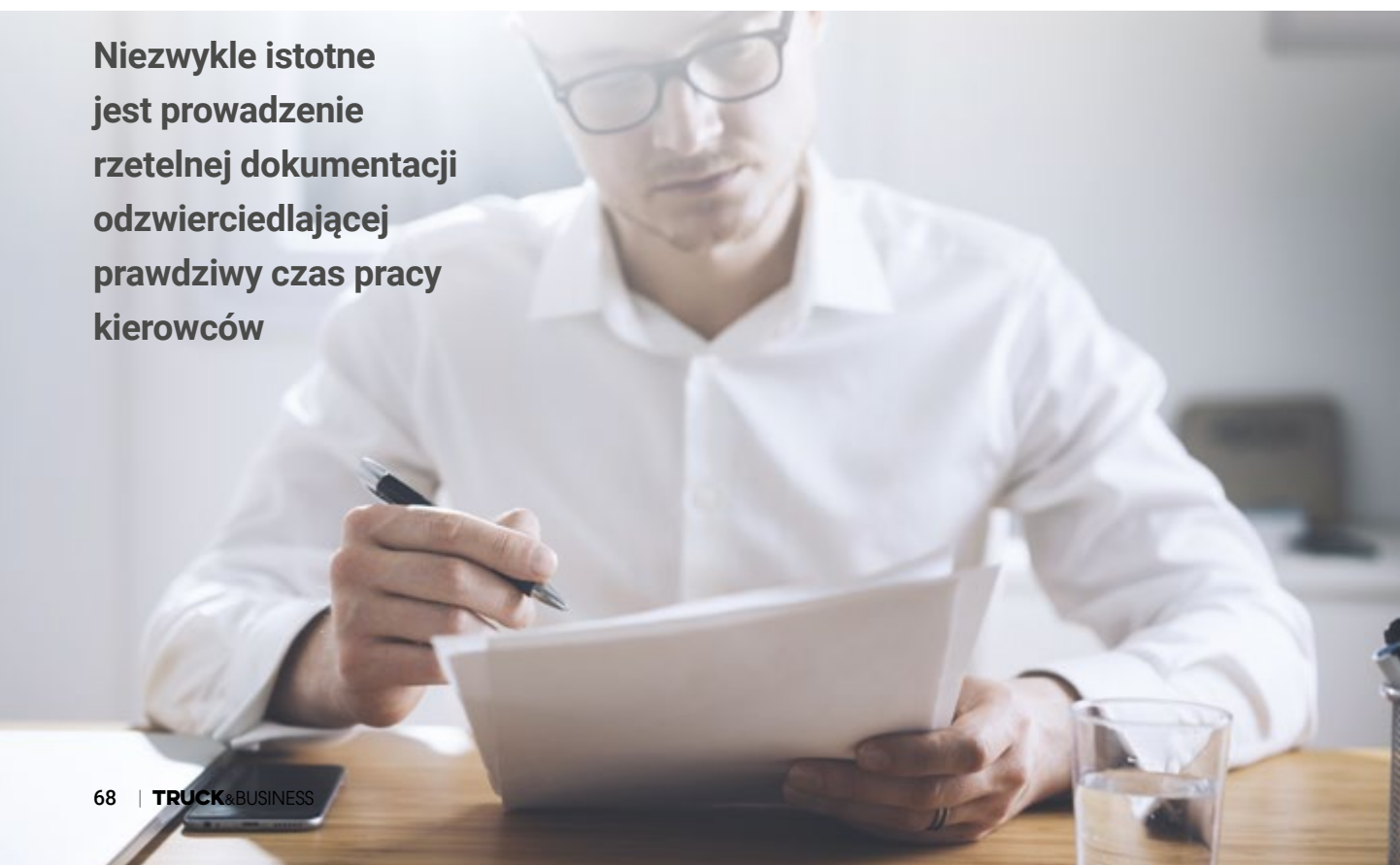
Normy pracy wynikające z UoCPK, rozumiane jako suma czynności jazdy i innej pracy nie dotyczą tylko pracy w porze nocnej. Sankcjonowane są także przekroczenia

wymiaru 60-godzin pracy w tygodniu kalendarzowym, a kara finansowa naliczana jest już od jednej godziny przekroczenia, przy czym dopiero naruszenia powyżej pięciu godzin mają swoją wagę.

Nie tylko kierowanie pojazdu

Obecnie pracodawca, oprócz sprawowania kontroli nad tym, aby jego kierowcy nie wykonywali zbyt dużej ilości pracy w porze nocnej oraz w tygodniu, musi zmierzyć się również z ograniczeniami dotyczącymi planowania zajęć w okresie rozliczeniowym. Nowelizacja taryfikatora przewiduje karę za przekroczenie wymiaru pracy powyżej przeciętnie 48 godzin tygodniowo w przyjętym okresie rozliczeniowym. Dlatego bardzo ważne staje się odpowiednie planowanie nie tylko samej trasy rozumianej jako odległość do przejechania, ale także czasu innych czynności związanych z wykonywaniem przewozu drogowego, które kierowca musi wykonać poza samą jazdą. Czynności te, jak choćby załadunek lub rozładunek towaru, nie mogą również naruszać przerw wynikających z art. 13 UoCPK. Zgodnie z tym przepisem, gdy kierowca w danym dniu pracuje dłużej niż 6 godzin i nie odbierał jeszcze paury związanej z prowadzeniem pojazdu, zobowiązany jest do odbioru przerwy wynoszącej co najmniej 30 minut. Zaś w przypadku pracy powyżej 9 godzin - minimum 45 minut. Aktualnie taryfikator za to naruszenie przewiduje różne kary dla przedsiębiorców w zależności od formy zatrudnienia kierowców. Dla osób zatrudnionych na umowę o pracę kara jest stopniowana w zależności od długości przekroczenia czasu wykonywania czynności zawodowych, natomiast dla pozostałych kierowców sankcja ta przyjmuje stałą wartość wynoszącą 300 zł, bez względu na długość danego przekroczenia.

**Niezwykle istotne
jest prowadzenie
rzetelnej dokumentacji
odzwierciedlającej
prawdziwy czas pracy
kierowców**



Brak tolerancji

Spore zmiany można zauważyć także w części dotyczącej przekroczenia norm wynikających z rozporządzenia 561/2006/WE. Obejmują one zarówno kwoty kar, jak i zasady ich naliczania. Ważnym, negatywnym dla przedsiębiorców skutkiem nowelizacji, jest brak stosowanej do tej pory tolerancji 15-minutowej gwarantowanej przez poprzedni taryfikator, zgodnie z którym przewinienia mieszczące się w tym zakresie nie były obciążone sankcją finansową. Obecnie za naruszenia dotyczące odpoczynków dobowych oraz związane z przekroczeniem tzw. czasu jazdy ciągłej lub czasu jazdy dziennej powyżej 10 godzin, przewoźnik odpowiada finansowo już od pierwszej minuty przekroczenia.

Kolejna nowość to wprowadzenie podziału naruszeń czasu jazdy dziennej. Rozgranicza on przekroczenia w zależności od tego, czy w danym dniu dozwolone było wydłużenie czasu jazdy do 10 godzin, czy kierowca już wykorzystał dostępne limity. Zmiana ta wpływa bezpośrednio na wysokość kar, które ulegną znacznemu powiększeniu, jeżeli czas jazdy dziennej będzie wynosił powyżej 13,5 godziny w przypadku braku jakiejkolwiek przerwy lub odpoczynku trwającego co najmniej 4,5 godziny.

Dobra zmiana

Jeśli chodzi o odpoczynek dobowy, to dodany został nowy punkt 5.6 Niespełnienie wymogu dzielonego okresu odpoczynku, regulujący kwestię skróceń jego drugiej części. Obok wielu niekorzystnych dla przedsiębiorców zmian, znalazł się także pozytywny dla nich zapis, zawarty w punkcie 5.10 Przekroczenie 6 kolejnych okresów 24-godzinnych od uprzedniego tygodniowego okresu odpoczynku. Dzięki niemu w przypadku spóźnienia się kierowcy z odbiorem kolejnego odpoczynku tygodniowego np. o czas do 3 godzin przedsiębiorcy będzie grozić kara w kwocie 350 zł a nie jak dotychczas, sięgająca nawet kilku tysięcy złotych.

Naruszenia związane z tachografem

Znaczące zmiany możemy zaobserwować także w dziale Naruszenie zasad i warunków użytkowania tachografu, gdzie znajdziemy kilka bardziej restrykcyjnych niż dotychczas punktów. Skończyła się pobłażliwość kontrolujących dla nieprzestrzegania obowiązku wprowadzania ręcznie danych na kartę kierowcy (poprawne wykonanie wpisu manualnego) a także w przypadku błędów kierowców w prawidłowym oznaczaniu swojej aktywności. Choć na te naruszenia przedsiębiorcy mają niewielki wpływ, to niestety mogą zostać za nie ukarani. Dlatego aktualnie bardzo ważne jest systematyczne i gruntowne szkolenie użytkowników ciągników siodłowych.

Po nowelizacji, bardzo poważnym naruszeniem (BPN) staje się między innymi brak prawidłowego wpisu ręcznego (za każdy wpis 50 zł). Czyli zarówno brak wpisu w czasie, gdy kierowca odbiera odpoczynek, jak i wpisu

uzupełniającego dojazd do pojazdu ciężarowego, który niejednokrotnie nie jest podejmowany na bazie, tylko w innym miejscu.

Kolejnym bardzo poważnym naruszeniem jest niepoprawne operowanie przełącznikiem tachografu, umożliwiającym zmianę rodzaju aktywności, za które grozi teraz 100 zł za każdy dzień - max. 1000 zł. Do tej pory pomyłka kierowcy w wielu firmach była tłumaczona poprzez jego oświadczenie i niejednokrotnie ratowało to przedsiębiorstwo nawet przed wielotysięcznymi karami. Obecnie, firma staje przed trudnym wyborem: czy „mniejszym złem” będzie przyjęcie kary za naruszenie, czy oświadczenie kierowcy o jego pomyłce skutkujące karą 100 zł oraz zakwalifikowaniem go jako BPN.

Prowadzenie dokumentacji

Nie tylko naruszenia czasu pracy, bądź te związane z obsługą tachografu powinny martwić przedsiębiorcę. Kara w kwocie 8000 zł grozi firmie w przypadku, gdy uzależni wynagrodzenie kierowcy od przebytej odległości lub ilości przewożonych rzeczy, jeżeli może to zagrażać bezpieczeństwu na drogach lub zachęcać do naruszania przepisów rozporządzenia (WE) 561/2006. Oczywiście, podobna kara znajdowała się w poprzednim taryfikatorze, jednak odnosiła się tylko do uzależnienia wynagrodzenia od ilości przewiezionych rzeczy. Aktualnie, punkt ten zawiera odwołanie do przepisu rozporządzenia, rozszerzając katalog warunków, od których nie wolno uzależniać wynagrodzenia z jednoczesnym i wyraźnym podkreśleniem, że nie może to zagrażać bezpieczeństwu ani zachęcać do łamania przepisów.

Biorąc pod uwagę mnogość zmian wpływających bezpośrednio na finanse firmy a także na jej dalszą przyszłość (szczególnie w kontekście oceny dobrej reputacji) należy być dobrze przygotowanym do ewentualnej kontroli zarówno na drodze, jak i w przedsiębiorstwie. W tym celu warto na bieżąco, systematycznie, analizować kwestie naruszeń czasu pracy.

Obecnie, inspekcje zaczęły kłaść duży nacisk na kontrole prawidłowej organizacji pracy w firmach transportowych, w szczególności na przeprowadzanie kontroli wewnętrznych przez osoby zarządzające transportem. Powinny one wyznaczać kierowców do wykonania powtórnych szkoleń, pozwalających uniknąć niepotrzebnych błędów skutkujących powstawianiem bardzo poważnych naruszeń.

Niezwykle istotne jest również prowadzenie rzetelnej dokumentacji, która musi odzwierciedlać prawdziwy czas pracy kierowców, a nie jak często do tej pory, tworzenie wszelkiej zaległej dokumentacji w przeddzień kontroli. Falszowanie ewidencji czasu pracy lub odmowa jej udostępnienia kontrolerom, może skutkować nałożeniem kary w wysokości aż 8000 zł i jak łatwo się domyślić, będzie to zakwalifikowane jako bardzo poważne naruszenie.