

## Najważniejsze zmiany w taryfikatorze dla polskich przewoźników

Miniony rok upłynął pod znakiem nowych regulacji w polskim prawie drogowym. Nowości uwzględniają między innymi wysokie kary, ale także możliwość utraty licencji czy przepisy dotyczące pracy w godzinach nocnych. Nie wszystkie zapisy są jasne i jednoznaczne dla kierowców oraz przedsiębiorców. Na co warto zwrócić uwagę? Eksperti podsumowują i komentują najważniejsze zmiany dla polskiego transportu.

Od 3 września 2018 roku w Polsce obowiązuje zmieniona wersja **taryfikatora** stanowiącego element **ustawy o transporcie drogowym**. Nowe regulacje dotyczą zarówno kierowców, zarządzających transportem, właścicieli firm, jak i służb kontrolnych. Celem ustawodawcy jest między innymi poprawa bezpieczeństwa, wykluczenie nieuczciwych przewoźników z rynku oraz dostosowanie się do unijnych przepisów, w szczególności Rozporządzenia Komisji Europejskiej 2016/403, które wprowadza klasyfikację wykroczeń. Wdrożenie nowych przepisów zwiększa ryzyko odebrania przewoźnikowi dobrej reputacji w przypadku popełnienia najpoważniejszych naruszeń (NN) lub wielokrotnego popełnienia poważnych naruszeń (BPN, PN). Warto zwrócić uwagę na liczby wskazywane przez Wydział ds. Krajowego Rejestru Elektronicznego Przedsiębiorców Transportu Drogowego (KREPTD). Według najnowszych danych w 2018 roku wszczęto aż 185 postępowań w przedmiocie spełniania wymogu dobrej reputacji, z czego 13 przewoźników straciło ten status.

*- Właściciele polskich firm transportowych oraz kierowcy powinni zwrócić szczególną uwagę na nowe przepisy. Poważne konsekwencje za niedostosowanie się do tych regulacji obowiązują już od czterech miesięcy i w nowym roku ich przestrzeganie będzie sprawdzane równie skrupulatnie przez wszystkie służby kontrolne. Pamiętajmy, że warunkiem koniecznym do wykonywania zawodu przewoźnika jest posiadanie dobrej reputacji. Odebranie jej przez starostę (powiatu, w którym znajduje się siedziba firmy) lub Główny Inspektorat Transportu Drogowego jest równoznaczne z brakiem zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego – wyjaśnia Mateusz Włoch, ekspert firmy INELO.*

### Tego wcześniej nie było

Nowością jest wprowadzenie klasyfikacji naruszeń do polskich przepisów, z podziałem na:

- Najpoważniejsze Naruszenia (NN),
- Bardzo Poważne Naruszenia (BPN),
- Poważne Naruszenia (PN),

Każdemu z poziomów przyporządkowano konkretne wykroczenia, które uwzględnia polski taryfikator. Na przykład manipulacja zapisem tachografu jest zaklasyfikowana jako NN, podobnie jak nieposiadanie aktualnego badania technicznego pojazdu, natomiast niespełnienie wymogu ręcznego wprowadzenia danych na wykresówkę lub kartę kierowcy to BPN. Podział ten to doskonałe narzędzie, w które ustawodawca wyposażył służby kontrolne. Ułatwia bowiem wykluczenie z rynku nieuczciwych przewoźników, którzy stosują nielegalne i niebezpieczne praktyki. *- Wszystkie naruszenia wykryte podczas kontroli są wprowadzane do systemu KREPTD, a następnie trafiają do jego europejskiego odpowiednika ERRU, czyli do Europejskiego Rejestru Przedsiębiorstw Transportu Drogowego.*

*Od momentu pojawienia się wpisu o chociaż jednym najpoważniejszym naruszeniu ITD ma rok na wszczęcie postępowania w sprawie oceny dobrej reputacji i ewentualnego zawieszenia licencji – tłumaczy ekspert INELO.*

### **Za co zapłacimy więcej?**

Nowe przepisy są zdecydowanie bardziej restrykcyjne i przewidują nakładanie wyższych niż do tej pory sankcji finansowych. Dla przykładu kara za brak licencji lub zezwolenia wzrosła o 4 000 PLN i wynosi obecnie 12 000 PLN. Odmówienie kontroli lub jej utrudnianie może zakończyć się dla przewoźnika sankcją w wysokości również 12 000 PLN, dotychczas za to przewinienie należało zapłacić o 2 000 PLN mniej. Walka z manipulacjami tachografu także odcisnęła swoje piętno w nowym taryfikatorze. Korzystanie z urządzeń ingerujących w działanie tacho najczęściej grozi karą w wysokości 10 000 PLN dla przewoźnika oraz po 2 000 PLN dla kierowcy i zarządzającego transportem.

### **Nocną porą**

Sporo zamieszania wzbudziło wprowadzenie sankcji za przekroczenie limitu czasu pracy, jeśli wystąpiła ona w nocy. O ile kara przewidziana dla przewoźnika wydaje się dość niewielka – od 50 do kilkuset złotych, to zrozumienie przepisu jest nie lada wyzwaniem. - *Obowiązkiem przewoźnika jest wyznaczenie dwóch pór nocnych oraz poinformowanie o tych ustaleniach swoich pracowników. Pierwsza z pór wynika z ustawy o czasie pracy kierowcy – są to cztery godziny pomiędzy 0:00 a 7:00. Tutaj należy zwrócić szczególną uwagę na to, że nawet minuta pracy w ustalonym czasie powoduje objęcie kierowcy limitem 10 godzin* - komentuje **Łukasz Włoch, ekspert Ogólnopolskiego Centrum Rozliczania Kierowców (OCRK).**

Jak zauważa ekspert OCRK, częstym błędem popełnianym przez kierowców jest wliczanie do obowiązującego limitu 10 godzin wszystkich czynności. Tymczasem liczą się jedynie zdarzenia jazdy oraz innej pracy, które zostały zarejestrowane przez tachograf.

Druga z pór nocnych to osiem godzin pomiędzy 21:00 a 7:00, co wynika z Kodeksu Pracy. Jeśli kierowca będzie wykonywał obowiązki w okresie trwania tej pory nocnej, trzeba pamiętać o innej zasadzie naliczania płacy – do każdej godziny należy się dodatek 2,28 - 2,76 zł.

Warto zauważyć, że przekroczenie czasu pracy w porze nocnej, jak i m.in. dodatkowe sankcje związane z przeważeniami, czy też przejazdami w trakcie trwania zakazów ruchu dla pojazdów ciężarowych, to elementy, które dotychczas nie były uwzględnione w taryfikatorze. Weszły w życie dopiero we wrześniu minionego roku.

### **SENT**

2018 rok to także nowe przepisy dotyczące przewozu towarów wrażliwych. 1 października zaczęła obowiązywać nowelizacja przepisów SENT. W tym momencie wzmożono nacisk na monitorowanie drogowego przewożenia towarów określanych jako wrażliwe. Pojazd musi być wyposażony w lokalizator, czyli telekomunikacyjne urządzenie wykorzystujące technologię pozycjonowania satelitarne i transmisji danych. Innymi słowy przedsiębiorca ma wysyłać dane o położeniu pojazdu (GPS) co minutę, do odpowiednich służb. Może to zrealizować za pomocą aplikacji na smartfon - SENT GEO lub zewnętrznego systemu lokalizacji (ZSL).

-Korzystniejszym rozwiązaniem są sprawdzone zewnętrzne systemy telematyczne. Przede wszystkim kierowca nie musi wtedy obsługiwać aplikacji na telefonie. Tak zaawansowane narzędzia telematyczne minimalizują możliwość popełnienia błędu, ponieważ wszelkie dane wprowadzane są automatycznie, a co za tym idzie, zabezpieczają przed nałożeniem wielu z kar na przewoźników – tłumaczy **Mateusz Włoch**. - W przypadku tej ustawy mówimy o bardzo wysokich karach. Od stycznia 2019 obowiązują np. nowe kary za brak przesyłania danych lokalizacyjnych lub błędy z tym związane – dla przewoźnika to każdorazowo aż 10 000 zł. – dodaje ekspert **INELO**.

- Nowe przepisy z pewnością wpłyną na zmniejszenie ilości naruszeń, co przekłada się na poprawę bezpieczeństwa na drogach. Przewoźnicy w obawie przed wprowadzoną klasyfikacją naruszeń zdecydowanie bardziej przyłożą się do respektowania nowych i dotychczasowych przepisów - podsumowuje **Łukasz Włoch z OCRK**.