



Fot. Mercedes Benz

*Każdy przewóz międzynarodowy wykonywany poza obszar Unii Europejskiej i Europejskiego Obszaru Gospodarczego podlega przepisom Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR), sporządzonej w Genewie dnia 1 lipca 1970 r.*

## PROBLEMY POLSKIEGO PRZEWOŹNIKA NA WSCHODNIM PRZEJŚCIU GRANICZNYM

Polscy przewoźnicy drogowi, dzięki swemu zaangażowaniu i konsekwencji w wykonywanej pracy, stali się siłą transportową numer jeden nie tylko w UE, ale i na całym kontynencie. Od 2012 r. zajmujemy pozycję lidera potwierdzoną w badaniach Europejskiego Urzędu Statystycznego – EUROSTAT. Jednak transport międzynarodowy wykonywany przez naszych przewoźników nie ogranicza się tylko do rynku unijnego, gdyż polskie firmy doskonale radzą sobie również na Wschodzie. Tam jednak czeka na nich przejazd przez przejście graniczne, który rzadko kiedy jest bezproblemowy.

**D**zięki swemu geopolitycznemu położeniu Polska posiada niewątpliwie atut w procesie przemieszczania się ludzi i towarów na linii Wschód–Zachód. Doświadczenie przewoźników w połączeniu z ogromnym zapotrzebowaniem rynków wschodnich stwarza duże możliwości rozwoju firm. Nie bez znaczenia jest także to, że przewóz wykonywany na terytorium krajów byłej Wspólnoty Niepodległych Państw wiąże się ze skomplikowanymi procedurami, które dla wielu przewoźników z UE stanowią bariery utrudniające transport zarobkowy. Najważniejszą z nich jest konieczność przekroczenia granic państwowych, na których odbywają się odprawy graniczne i celne.

### Nieustająca kolejka na przejściach

Decydując się na wyjazd na Wschód trzeba przejechać przez zewnętrzną granicę Unii Europejskiej, która na odcinku 1155 km jest

równocześnie granicą Polski. I tu pierwszą przeszkodą, którą czeka na kierowcę realizującego transport międzynarodowy jest kolejka w drodze na przejście graniczne. Wielokilometrowy sznurek ciężarówek próbujących przedostać się z Polski w kierunku Białorusi, Rosji (Obwód Kaliningradzki) czy Ukrainy jest zjawiskiem w zasadzie

i ich środków transportu chcących wrócić do domu. Niestety, przewoźnik nie ma żadnej gwarancji, że w pozostałym okresie w roku można lepiej zaplanować czas przejazdu przez przejścia graniczne. Wystarczy bowiem, że jednej z odprawiających służb system odmówi posłuszeństwa, aby czas potrzebny na przekroczenie granicy znaczą-

**P**odczas przekraczania zewnętrznej granicy przewożonemu ładunkowi towarzyszy zamknięcie celne obwarowane specjalistycznymi przepisami. Poza tym, w zależności od tego, co wieziemy, przewoźnik musi posiadać w pojeździe wymaganą dokumentację.

niezmiennym, bez względu na porę roku czy temperaturę. Prawdziwym wyzwaniem jest koniec roku i przypadający okres świąteczno-noworoczny, który z jednej strony zwiększa popyt towarów, z drugiej zaś prowadzi do swoistej kumulacji kierowców

co się wydłużył. Skutkiem nawet kilkugodzinnego przestoju z powodu zwykłej awarii na przejściu granicznym mogą być dla firmy transportowej duże straty finansowe.

Długie oczekiwanie na granicy ma często również inne, przykre konsekwencje.

Niestety, niejednokrotnie kierowcy polskich ciężarówek, czy autokarów spotykają się później podczas kontroli na drodze z niezrozumieniem i nakładaniem kar finansowych, pomimo okazywania opisanych wydruków z tachografu cyfrowego. W tym miejscu warto przypomnieć, że każdy przewóz międzynarodowy wykonywany poza obszar Unii Europejskiej i Europejskiego Obszaru Gospodarczego, zamiast Rozporządzenia 561/2016, podlega przepisom Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR), sporządzonej w Genewie dnia 1 lipca 1970 r., potocznie znanej jako Umowa AETR. Jednak Umowa AETR, podobnie jak Rozporządzenie 561/2006, na którym opiera się przewoźnik realizując transport w UE, uwzględniła w swoich zapisach możliwość odstąpienia od norm czasu pracy i odpoczynków w wyjątkowych sytuacjach, do których z pewnością należy przekraczanie granicy. Jednakże

granicy udać się na najbliższy, bezpieczny parking w celu wykonania 9-cio lub 11-sto godzinnego odpoczynku.

## Przedmiot kontroli

Podczas przekraczania granicy kontroli podlega: kierowca, środek transportu oraz przewożony ładunek. Na terenie przejść granicznych kontrolują głównie funkcjonariusze Straży Granicznej i Służby Celno-Skarbowej. Często jednak zdarza się, że swoje kontrole przeprowadzają tam również inspektorzy transportu drogowego. Zarówno Straż Graniczna, jak i Służba Celno-Skarbowa, wykonują czynności na podstawie „swoich” ustaw. W przypadku Straży Granicznej jest to Ustawa z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej (Dz. U. z 2019 r., poz. 147), zaś w przypadku Służby Celno-Skarbowej – Ustawa z dnia 9 marca 2017 r. o Krajowej



**Arkadiusz Rybiński**

Cały katalog dokumentów, które powinny znajdować się w pojeździe, wymieniony jest w art. 87 tejże ustawy. Wydaje się, że z punktu widzenia właściciela przedsiębiorstwa transportowego lub osoby zarządzającej transportem w tym przedsiębiorstwie, najważniejsze uprawnienia Straży Granicznej i Służby Celno-Skarbowej skupiają się na kontroli m.in.:

- a) karty kierowcy, wykresówek, zapisków odręcznych i wydruków z tachografu oraz zaświadczeń, o których mowa w art. 31 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców;
- b) licencji (wypisu z licencji w pojeździe)

## Straż Graniczna i Służba Celno-Skarbowa posiadają uprawnienia do nakładania kar w postaci mandatów karnych w przypadku ujawnionych naruszeń zgodnie z taryfikatorem do ustawy Prawo o ruchu drogowym, jak i załącznikiem nr 1 do Ustawy o transporcie drogowym.

tłumaczenie, że kolejka na granicy oraz odprawa celna i graniczna są sytuacjami, na które przewoźnik nie ma żadnego realnego wpływu, często pozostają bez zrozumienia zagranicznych służb kontrolnych. Wedle kontrolujących przekraczanie granicy nie może bowiem powodować naruszeń czasu pracy, tym samym powoływanie się na art. 9 Umowy AETR lub zapis art. 12<sup>1)</sup> ww. Rozporządzenia jest uznawane za próbę oszustwa czy wręcz manipulacji. Równocześnie, każde przekroczenie norm czasu jazdy i odpoczynku wynikające z przekraczania granicy, kierowca ma obowiązek, w myśl wspomnianego artykułu, opisać na wydruku z tachografu lub na wykresówce. Opisany wydruk/wykresówkę należy okazać na żądanie służb kontrolnych, zaś po okresie 29 dni przedmiotowy wydruk przekazać swojemu pracodawcy. Należy dodać, że w przypadku braku możliwości odebrania wymaganego odpoczynku dobowego kierowca powinien po przekroczeniu



Administracji Skarbowej (Dz. U. z 2019 r., poz. 1556).

Na mocy art. 89 ust. 1 Ustawy o transporcie drogowym, funkcjonariusze ww. służb posiadają uprawnienia do kontroli wszelkich dokumentów związanych z realizowanym transportem drogowym.

dotyczącej międzynarodowego przewozu rzeczy lub osób;

- c) odpowiedniego zezwolenia lub formularza jazdy przy przewozie osób w ramach linii regularnych lub przewozów okazjonalnych;
- d) świadectwa wymaganego zgodnie z Umową o międzynarodowych przewozach szybko psujących się artykułów żywnościowych i o specjalnych środkach transportu przeznaczonych do tych przewozów (ATP), sporządzonej w Genewie dnia 1 września 1970 r. (Dz. U. z 2015 r. poz. 667);

<sup>1)</sup> Porównaj art. 12 ROZPORZĄDZENIA (WE) nr 561/2006: „pod warunkiem, że nie zagraża to bezpieczeństwu drogowemu oraz umożliwia osiągnięcie przez pojazd odpowiedniego miejsca postoju, kierowca może odstąpić od przepisów art. 6–9 w zakresie niezbędnym dla zapewnienia bezpieczeństwa osób, pojazdu lub ładunku. Kierowca wskazuje powody takiego odstępstwa odręcznie na wykresówce urządzenia rejestrującego lub na wydruku z urządzenia rejestrującego, albo na planie pracy najpóźniej po przybyciu do miejsca pozwalającego na postój.” i artykuł 9 Umowy AETR „Pod warunkiem, że bezpieczeństwo drogowe nie zostanie zagrożone i aby umożliwić kierowcy dojazd do odpowiedniego miejsca zatrzymania, kierowca może odstąpić od postanowień niniejszego Porozumienia w zakresie niezbędnym dla zapewnienia bezpieczeństwa osób, pojazdu lub jego ładunku. Kierowca musi podać sposób i powód odstąpienia w karcie kontrolnej urządzenia kontrolnego lub w swojej karcie dziennej.”



- e) dokumentów wymaganych przy przewozie zwierząt;
- f) dokumentów wymaganych przy międzynarodowym przewozie odpadów;
- g) świadectwa kierowcy w międzynarodowym transporcie rzeczy;
- h) zezwoleń na przejazd pojazdu z ładunkiem lub bez ładunku, o masie, naci-

**C**ały katalog dokumentów, które powinny znajdować się w pojeździe, wymieniony jest w art. 87 Ustawy o transporcie drogowym.

skach osi lub wymiarach przekraczających wielkości określone w odrębnych przepisach<sup>2)</sup>.

Wśród wymienionych bardzo istotne jest, w przypadku obywatela państwa spoza obszaru Unii Europejskiej, świadectwo kierowcy. Wydany przez Biuro Obsługi Transportu Międzynarodowego GITD dokument zawiera wszystkie wymagane dane kierowcy i przewoźnika (jako podmiotu zatrudniającego kierowcę) i musi znajdować się w kabinie pojazdu. Przez służby kontrolne uznawany jest tylko i wyłącznie oryginał świadectwa kierowcy. Jeśli kierowca okaże tylko „wypis ze świadectwa kierowcy” to grozi mu za to mandat karny w kwocie 200 zł, zgodnie z lp. 1.7 załącznika nr 1 do UTD. Natomiast w stosunku do osoby zarządzającej transportem w przedsiębiorstwie zostaje wszczęte postępowanie administracyjne zagrożone karą w wysokości 500 zł – lp. 1.6 załącznika nr 4 do UTD.

## Kontrola ładunku

Szczególnym rodzajem kontroli przy wyjeździe poza obszar celny Unii jest kontrola

**U**mowa AETR uwzględniła w swoich zapisach możliwość odstąpienia od norm czasu pracy i odpoczynków w wyjątkowych sytuacjach, do których z pewnością należy przekraczanie granicy.

przewożonego ładunku, który znajduje się pod zamknięciem celnym. Nie tak jak na obszarze unijnym, gdzie plomby są zwykle zakładane na ładunkach przez podmioty

wysyłające (nadawca, załadowca), podczas przekraczania zewnętrznej granicy przewoźnikowi towarzyszy zamknięcie celne obwarowane specjalistycznymi przepisami. Poza tym, w zależności od tego, co wieziemy, przewoźnik musi posiadać w pojeździe wymaganą dokumentację. Podczas kontroli to przewoźnik odpowiada

wag dynamicznych, które są na wyposażeniu przejść granicznych. Każdy pojazd ciężarowy wjeżdżający na teren danego przejścia przejeżdża przez wagę, gdzie podlega sprawdzeniu zgodnie z obowiązującymi przepisami zarówno ustawy Prawo o ruchu drogowym, jak i Rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojaz-



*Każde przekroczenie norm czasu jazdy i odpoczynku wynikające z przekroczenia granicy, kierowca ma obowiązek opisać na wydruku z tachografu lub na wykresówce. Opisany wydruk/wykresówkę należy okazać na żądanie służb kontrolnych*

Fot. WITD Białystok

za braki w dokumentacji – często zarówno finansowo, jak i czasowo. Na koniec należy dodać, że obydwie formacje: SG i SC-S, w przypadku ujawnionych naruszeń zgodnie z taryfikatorem do ustawy Prawo o ruchu drogowym jak i załącznikiem nr 1 do Ustawy o transporcie drogowym, posiadają uprawnienia do nakładania kar.

## Kontrola masy, nacisku osi i parametrów pojazdu

Osobnym zagadnieniem pozostaje kontrola masy, nacisku osi oraz parametrów szerokości i wysokości pojazdów. Podstawą prawną do przeprowadzenia kontroli

dów<sup>3)</sup>. W przypadku ujawnienia przekroczenia dopuszczalnych norm, w stosunku do przewoźnika drogowego zostaje wszczęte postępowanie administracyjne, które zgodnie z ustawą Prawo o ruchu drogowym zagrożone jest nałożeniem kary do 15 tys. zł. Jeśli zostaną ujawnione naruszenia pomiarowo-wagowe, organ kontroli równolegle prowadzi postępowanie z Ustawy o transporcie drogowym, zgodnie z załącznikiem nr 3. Zasadnym pozostaje pytanie, czy dwukrotne nakładanie kary na przewoźnika za jedno naruszenie (np. przekroczenie parametru długości pojazdu członowego o 40 cm) z ustawy Prawo o ruchu drogowym i Ustawy o transporcie drogowym jest zgodne z przepisami? Zapewne na odpowiedź trzeba będzie poczekać do wyroków sądów administracyjnych lub nawet wyroku Trybunału Konstytucyjnego.

Wszelkie ujawnione i opisane w protokole kontroli naruszenia są podstawą do wszczęcia postępowania administracyjnego przez Komendanta Placówki Straży Granicznej lub Naczelnika Urzędu Celno-Skarbowego zgodnie z tabelą zawartą w załączniku nr 3 (w odniesieniu do przewoźnika drogowego) i załączniku nr 4 (osoba zarządzająca transportem w przedsiębiorstwie) do UTD. Oprócz groźby kary finansowej, trzeba pamiętać, iż nałożone decyzje mogą w konsekwencji decydować o dobrej reputacji przewoźnika, która w ostatnim czasie stała się nowym sposo-

<sup>2)</sup> Art. 87 ust. Ustawy o transporcie drogowym (Dz. U. z 2019 r., poz. 2140).

<sup>3)</sup> Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2016 r., poz. 2022).

bem do przypominania polskiemu przedsiębiorcy o istnieniu Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego.

## Stan techniczny pojazdu

Podczas odprawy na przejściu granicznym kontroli podlega również okresowe badanie techniczne pojazdu, stan techniczny pojazdu oraz to, czy posiada on ważne ubezpieczenie OC. Jest to o tyle ważne, iż zarówno Straż Graniczna jak i Służba Celno-Skarbowa, na mocy wyżej przywołanych przepisów, prowadzą postępowania administracyjne i nakładają kary finansowe zgodnie z lp. 9.1 i 9.2 załącznika nr 3 do UTD na firmę transportową (2 tys. zł za każdy pojazd) oraz zgodnie z lp. 15.1 i 15.2 załącznika nr 4 na osobę zarządzającą transportem (odpowiednio 200 zł i 500 zł).

W tym miejscu należy zastanowić się nad interpretacją przepisu zawartego w art. 81 Ustawy Prawo o ruchu drogowym, w przypadku, gdy pojazd powraca do bazy przedsiębiorstwa z zagranicy, a w międzyczasie upłynął termin badania technicznego. Nikt nie ma wątpliwości, że badania techniczne pojazdów są potrzebne, służą bezpieczeństwu nas wszystkich i nie podlegają żadnej dyskusji. Jednak, co w sytuacji, kiedy pojazd wyjeżdżając po odprawie granicznej posiada ważne badanie techniczne powiemy na okres 2–3 tygodni i wskutek nieprzewidzianych przez przewoźnika sytuacji, takich jak problemy z rozładunkiem/załadunkiem, czy nawet awarią pojazdu, przekracza termin badania technicznego? Stacja kontroli pojazdów znajduje się już po polskiej stronie, a więc wykonanie badania wymaga przekroczenia granic. Uzasadnione wątpliwości może zatem budzić nałożenie kary na użytkownika pojazdu, który nie mógł wykonać ustawo-

**O**prócz groźby kary finansowej, nałożone decyzje mogą w konsekwencji decydować o dobrej reputacji przewoźnika, która w ostatnim czasie stała się nowym sposobem przypominania polskiemu przedsiębiorcy o istnieniu Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego.



*Podczas przekraczania granicy, kontroli podlega: kierowca, środek transportu oraz przewożony ładunek. Na terenie przejść granicznych kontrolują głównie funkcjonariusze Straży Granicznej i Służby Celno-Skarbowej*

wego obowiązku z przyczyn niezależnych od niego. Wydaje się, że po raz kolejny decyzja zależy od interpretacji przepisów przez osobę kontrolującą, choć w tym przypadku występują argumenty po stronie przewoźników.

## Słuszne obawy polskiego przewoźnika

Sprawdzanie czasu pracy kierowców, kontrola dopuszczalnych wymiarów i na-

cisków oraz dokumentów związanych z wykonywanym transportem to już zwykła codzienność na polskim przejściu granicznym. Ustawodawca rozszerzając krąg podmiotów uprawnionych do kontroli przepisów zawartych w Ustawie o transporcie drogowym, z jednej strony umożliwia słuszne sprawdzenie np. w zakresie prawidłowej rejestracji czasu pracy firm transportowych z zagranicy. Z drugiej jednak strony, w praktyce kontrola szczególnych regulacji takich jak czas pracy kierowcy przeprowadzona jest przez służby nie zawsze do tego odpowiednio przygotowane, m.in. z powodu braku specjalistycznych programów do odczytu danych z karty kierowcy i z tachografu cyfrowego. Zatem, patrząc z perspektywy polskiego przewoźnika drogowego kontrola transportu na przejściu granicznym nie różni się zbytnio od kontroli przeprowadzanych przez inspektorów z ITD. Dlatego też ważne jest, aby mieć realne i rzeczowe wsparcie specjalistów z zakresu obowiązujących przepisów transportu drogowego i ruchu drogowego, takich jak OCRK. |

*Arkadiusz Rybiński,  
regionalny ekspert OCRK  
w zakresie ITD i PIP  
www.ocrk.pl*

*Bardzo istotne jest, w przypadku obywatela państwa spoza obszaru Unii Europejskiej, świadectwo kierowcy. Wydany przez Biuro Obsługi Transportu Międzynarodowego GITD dokument zawiera wszystkie wymagane dane kierowcy i przewoźnika i musi znajdować się w kabinie pojazdu*



Fot. DKV