

# *Działania GITD na rzecz rozwiązywania problemów transportu drogowego*

*Michał Pierzchała, Z-ca Głównego Inspektora Transportu Drogowego  
XVII Kongres Spedytorów, Toruń, 21 kwietnia 2016r.*



*Rozporządzenie 165/2014  
najważniejsze zmiany w przepisach*





## **Wymagania wynikające z rozporządzenia 165/2014 dla instalatorów i warsztatów**

- Zwiększenie zakresu kontroli instalatorów, warsztatów oraz producentów pojazdów;
- Ustalanie praktyk, gwarantujących właściwe przeszkolenie pracowników, dostępność urządzeń niezbędnych do właściwego wykonania badań, jak również zapewnienie nieposzlakowanej reputacji instalatorów, warsztatów i producentów pojazdów;
- Zapewnienie wykonywania cyklicznych audytów (co najmniej raz na dwa lata) w zakresie stosowanych środków zabezpieczeń i sposobów użytkowania kart warsztatowych;
- Możliwość przeprowadzania niezapowiedzianych audytów technicznych zatwierdzonych instalatorów lub warsztatów w celu skontrolowania wykonywanych kalibracji, przeglądów i instalacji;
- Możliwość cofnięcia czasowego bądź na stałe wydanych uprawnień w tym zakresie.



## **Zadania wynikające z rozporządzenia 165/2014 dla funkcjonariuszy służb kontrolnych**

- Przyjęcie wspólnej metodologii w zakresie zagadnień regulowanych rozporządzeniem 165/2014 na potrzeby szkoleń wstępnych i doszkalających dla funkcjonariuszy służb kontrolnych;
- Wymiana informacji i zapewnienie wzajemnej pomocy w przypadku wykrycia naruszeń niniejszego rozporządzenia, wynikających głównie ze stosowania praktyk manipulacyjnych w tachografach;
- Wprowadzenie ukierunkowanych kontroli drogowych, zmniejszających prawdopodobieństwo kontroli losowych; docelowo wprowadzenie w tachografach globalnego systemu nawigacji satelitarnej wspierającego funkcjonariuszy w kontrolach.



## Użytkowanie kart kierowcy oraz wykresówek

- Ogólna zasada – jeżeli w wyniku oddalenia się od pojazdu kierowca nie jest w stanie używać tachografu zainstalowanego w pojeździe, to okresy, o których mowa w art. 34 ust. 5 (inna praca/okresy gotowości/przerwy lub odpoczynek):
  - a) jeśli pojazd wyposażony jest w tachograf analogowy – wprowadza się na wykresówkę ręcznie, w drodze automatycznej rejestracji lub innym sposobem, czytelnie i nie brudząc wykresówki, lub
  - b) jeśli pojazd wyposażony jest w tachograf cyfrowy – wprowadza się na kartę kierowcy przy użyciu urządzenia do manualnego wprowadzania danych, w jakie wyposażony jest tachograf.
  
- Nowy zapis - zgodnie z regulacją zawartą w art. 34 ust. 3 rozporządzenia 165/2014 - państwa członkowskie nie nakładają na kierowców obowiązku przedkładania formularzy potwierdzających ich czynności w trakcie oddalenia się od pojazdu.



## **Konsekwencje prawne wprowadzenia art. 34 ust. 3**

- Przepis artykułu 34 ust. 3 rozporządzenia nr 165/2014 należy interpretować ściśle w kontekście całości brzmienia tego rozporządzenia;
- Brak potrzeby stosowania formularzy dotyczy sytuacji, w której kierowca okazuje do kontroli zapisy tachografów nie zawierające luk i nieścisłości, które umożliwiają służbom kontrolnym kontrolę jego czasu pracy;
- Brak potrzeby stosowania formularzy dotyczy sytuacji, w której kierowca okazuje do kontroli zapisy tachografów lub wykresówki obejmujące pełny wymagany okres kontrolny, tj. bieżący dzień oraz 28 dni wstecz;
- Brak zapisów z tachografów lub wykresówek za dni objęte kontrolą daje organom państw członkowskich prawo do wymagania formularzy określających aktywność kierowcy, w tym także zaświadczenia wprowadzonego decyzją Komisji nr 2007/230/WE.



## **Regulacje krajowe regulujące przedstawianie formularzy zaświadczeń**

- Zgodnie z art. 87 ust. 1 ustawy o transporcie drogowym, podczas wykonywania przewozu drogowego, kierowca pojazdu samochodowego, z zastrzeżeniem ust. 4, jest obowiązany mieć przy sobie i okazywać, na żądanie uprawnionego organu kontroli, kartę kierowcy, zapisy urządzenia rejestrującego samoczynnie prędkość jazdy, czas jazdy i czas postoju, obowiązkowe przerwy i czas odpoczynku oraz zaświadczenie, o którym mowa w art. 31 ustawy o czasie pracy kierowców;



## **Zmiana zasad rejestracji odpoczynku na wykresówkach lub kartach kierowcy**

- Rozporządzenie 165/2014 w artykule 34 ust. 5 dopuszcza, aby kierowcy na wykresówkach lub na karcie kierowcy rejestrowali okresy przerw lub odpoczynku, tj. w tym również odpoczynku tygodniowego;
- Stanowi to zmianę w stosunku do art. 15 ust. 3 rozporządzenia nr 3821/85, które wskazywało wyłącznie na okresy dziennego odpoczynku;
- Zmiana tej regulacji oznacza, że od 2 marca 2015r. kierowcy mogą zgodnie z prawem rejestrować na wykresówkach lub kartach kierowcy w sposób ręczny okresy nie tylko odpoczynku dziennego, ale także odpoczynku tygodniowego.





## **Zmiany art. 13 rozporządzenia nr 561/2006 – rozszerzenie katalogu wyjątków od stosowania norm czasu pracy**

- W stosunku do pojazdów bądź zespołów pojazdów o dmc nieprzekraczającej 7,5 tony, używanych do przewozu materiałów, sprzętu lub urządzeń do użytku kierowcy w trakcie pracy, które to pojazdy są używane wyłącznie w promieniu 100 km od bazy przedsiębiorstwa oraz pod warunkiem, że prowadzenie takich pojazdów nie stanowi głównego zajęcia kierowcy.



**Zmiany art. 13 rozporządzenia nr 561/2006 – zwiększenie promienia używania pojazdów od bazy przedsiębiorstwa z 50 km do 100 km w stosunku do:**

- pojazdów bądź zespołów pojazdów o dmc nieprzekraczającej 7,5 tony, używanymi przez operatorów świadczących powszechne usługi pocztowe;
- pojazdów używanych do przewozu rzeczy, z napędem na gaz ziemny lub ciekły lub z napędem elektrycznym, o dmc, wraz przyczepami lub naczepami, nieprzekraczającej 7,5 tony;
- pojazdów wykorzystywanymi do przewozu żywych zwierząt z gospodarstw na miejscowe targowiska i z powrotem lub z targowisk do miejscowych rzeźni.

*Kwestia odbierania regularnego tygodniowego okresu  
odpoczynku  
w pojeździe – praktyka kontrolna UE*





## Kwestia odbierania regularnego tygodniowego okresu odpoczynku w pojeździe – stanowisko KE

---

- Art. 8 ust. 8 rozporządzenia 561/2006 określa, które okresy odpoczynku kierowca może odebrać w pojeździe, o ile posiada on odpowiednie miejsce do spania i znajduje się na postoju.
- **„Kiedy kierowca odbiera regularny tygodniowy okres odpoczynku poza bazą, tego czasu nie może spędzić w pojeździe. Państwa członkowskie są odpowiedzialne za egzekwowanie tego zakazu.”** - odpowiedź Komisji Europejskiej z dnia 3 października 2007 r., udzielona na skierowane zapytanie parlamentarne.
- **„Rozporządzenie nie określa, gdzie kierowca powinien odebrać regularny tygodniowy okres odpoczynku. Jednakże, biorąc pod uwagę, że zgodnie z definicją odpoczynku zawartą w rozporządzeniu 561/2006 - „odpoczynek” - oznacza nieprzerwany okres, w którym kierowca może swobodnie dysponować swoim czasem, kierowca powinien mieć możliwość wybrania miejsca, w którym odbierze regularny tygodniowy okres odpoczynku, np. w domu lub gdzie indziej, pod warunkiem, że nie będzie to kabina pojazdu.”** - odpowiedź Komisji Europejskiej z dnia 9 września 2014 r.



## Praktyka kontrolna w UE

- Obecnie przepis art. 8 ust. 8 rozporządzenia 561/2006 jest egzekwowany w Belgii oraz Francji.
- m.in. Austria, Niemcy, Holandia, Litwa, Węgry, Słowenia – służby kontrolne dysponują prawem do prowadzenia czynności kontrolnych niebędących następstwem zatrzymania pojazdu znajdującego się w ruchu, tym samym istnieje możliwość kontroli w trakcie odbierania przez kierowcę okresu odpoczynku w pojeździe.



## Praktyka kontrolna w UE – Belgia i Francja



- Fakt odbierania odpoczynku regularnego tygodniowego w pojeździe musi być stwierdzony przez organ kontrolny na miejscu (na tzw. gorącym uczynku).
  - Kontrolujący nie mogą żądać dowodów, że kierowca nie odbierał odpoczynku regularnego tygodniowego w pojeździe we wcześniejszym okresie.
- Fakt odbierania odpoczynku regularnego tygodniowego w pojeździe musi być stwierdzony przez organ kontrolny na miejscu (na tzw. gorącym uczynku).
  - Kontrolujący nie mogą żądać dowodów, że kierowca nie odbierał odpoczynku regularnego tygodniowego w pojeździe we wcześniejszym okresie.



## Praktyka kontrolna w UE – Belgia i Francja



- Kara 1800 € wymierzana bezpośrednio w momencie kontroli drogowej.
- W przypadku braku natychmiastowej wpłaty zakaz dalszej jazdy i żądanie zwrotnej kaucji, w przypadku nie opłacenia kary w przeciągu 96h, konfiskata pojazdu. Jeżeli sprawa trafi do sądu, a sąd uzna winę przewoźnika, kara może wynieść nawet 60 000 €.
- Na mocy przepisów znowelizowanego dekretu maksymalna wysokość kary przewidziana przepisami wynosi 1500 € (w powtarzających się przypadkach 3000 €). Jednakże ostateczną wysokość kary zasądza właściwy sąd i może wynieść maksymalnie 30 000 €, w tym rok pozbawienia wolności.

# *Sposób podejścia do kontroli mas*







## *Sposób podejścia do kontroli mas*

### **Wytyczne Głównego Inspektora Transportu Drogowego z dnia 30.X.2015 r., dotyczące odstępowania od nakładania kar pieniężnych za przekroczenie nacisków na osie w związku z dyrektywą Rady 96/53/WE :**

- wytyczne dotyczą przewozów międzynarodowych oraz dróg finansowanych z udziałem środków UE;
- pojazd nie przekracza dopuszczalnej masy całkowitej;
- stwierdzony podczas pomiaru nacisk przekracza wartości dopuszczalne dla danej drogi, ale nie przekracza 11,5t;
- trasa przejazdu po drodze o niższych parametrach związana jest z rozładunkiem lub załadunkiem towaru podlegającego przewozowi międzynarodowemu;
- nie istniała alternatywna droga o nacisku osi pojedynczej do 11,5t prowadząca do miejsca rozładunku lub załadunku;
- trasa przejazdu sprowadzała do minimum wykorzystanie niezmodernizowanego odcinka drugorzędnej sieci drogowej;
- podmiot wykonujący przewóz posiada licencję wspólnotową lub inne uprawnienie do wykonywania międzynarodowego przewozu drogowego.





### **Stanowisko Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 5 kwietnia 2016r.**

- wdrożenie dyrektywy 96/53/WE nastąpiło mocą ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym oraz rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, tj. przed wejściem Polski do EU;
- obowiązek wynikający z art. 3, ust. 1 tiret pierwsze dyrektywy 96/53/WE dotyczy przewozów transgranicznych (operacji transportowych z jednego państwa członkowskiego do drugiego), a nie wszystkich rodzajów przewozów;
- przewóz odbywa się po drogach krajowych (w tym transeuropejskiej sieci transportowej), a nie całej sieci dróg publicznych w Polsce; na niektórych drogach państwa członkowski mogą stosować swoje przepisy dotyczące nacisków.



### **Proponowane zmiany legislacyjne**

- umożliwienie zarządcom dróg modyfikacji dopuszczalnych parametrów technicznych nośności modernizowanych odcinków;
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 8 października 2015 r., zmieniającego rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach, przewidujące ustanowienie znaku E-15h;
- art. 41 ustawy o drogach publicznych.