



MINISTER
TRANSPORTU, BUDOWNICTWA
I GOSPODARKI MORSKIEJ

Nr TA4-dp-0701-4/13
ESOD: 28675

GABINET MARSZAŁKA SENATU

wpłynęło dn. 08.03.2013 r.

nr 1051 podpis. M. Bóć

Warszawa, dnia 07 marca 2013 r.

R. Kępc W. Obwien
SEKRETARIAT
Biura Prac Senackich
Wpłynęło dn. 11.03.13
nr. 1818 podpis. W

Pan

Bogdan Borusewicz

Marszałek Senatu

Rzeczypospolitej Polskiej

Stanowmy Pimie Marszałku!

W odpowiedzi na oświadczenie Pana senatora Macieja Grubskiego, przekazane przy piśmie z dnia 5 lutego 2013 r., znak: BPS/043-26-1019/13, dotyczące sankcji nakładanych za przejazd bez uiszczenia opłaty elektronicznej, uprzejmie przedstawiam następujące stanowisko.

Odnosząc się do głównego zarzutu Pana senatora, dotyczącego rzekomej dyskryminacji polskich kierowców podczas kontroli prawidłowości uiszczania opłaty elektronicznej dokonywanej przez inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego, w zakresie wykorzystywanych zapisów z urządzeń rejestrujących czas pracy (tzw. tachografów) w celu ustalenia kierującego w przypadku naruszenia obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej za przejazd po płatnych odcinkach dróg krajowych, wskazać należy, iż kwestie będące przedmiotem rozważań uregulowane są w:

- 1) rozporządzeniu (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniającym rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylającym rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85, zwanym dalej „rozporządzeniem 561/2006”,
- 2) dyrektywie 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie minimalnych warunków wykonania rozporządzeń Rady (EWG) nr 3820/85 i nr 3821/85 dotyczących przepisów socjalnych odnoszących się do działalności

w transporcie drogowym oraz uchylająca dyrektywę Rady 88/599/EWG, zwanej dalej „dyrektywą 2006/22”,

- 3) rozporządzeniu Rady (EWG) nr 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym, zwanego dalej rozporządzeniem 3821/85”, oraz
- 4) Umowie Europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR), sporządzonej w Genewie dnia 1 lipca 1970 r. (Dz. U. z 1999 r. Nr 94, poz. 1086, z późn. zm.) i ratyfikowanej przez Rzeczpospolitą Polską w dniu 30 sierpnia 1990 r., zwanej dalej „umową AETR”.

Zgodnie z art. 2 ust. 2 rozporządzenia 561/2006 akt ten stosuje się, niezależnie od kraju rejestracji pojazdu, do przewozu drogowego wykonywanego wyłącznie na terytorium Wspólnoty oraz pomiędzy Wspólnotą, Szwajcarią i państwami będącymi stronami umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym. Z kolei ust. 3 wskazanego przepisu stanowi, iż umowę AETR stosuje się w miejsce rozporządzenia do międzynarodowego transportu drogowego wykonywanego w części poza obszarami określonymi w ust. 2, do pojazdów zarejestrowanych we Wspólnocie lub w państwach będących stronami umowy AETR, na całej trasie, jak i do pojazdów zarejestrowanych w państwie trzecim, niebędącym stroną umowy AETR, tylko w odniesieniu do części trasy znajdującej się na terytorium Wspólnoty lub państw będących stronami umowy AETR.

Biorąc powyższe pod uwagę, stosowanie wymienionych norm prawnych jest uzależnione od przynależności danego kraju do Unii Europejskiej bądź też państw będących stronami umowy AETR przy uwzględnieniu trasy przejazdu. W konsekwencji w przypadku wykonywania przejazdu podlegającego pod przepisy rozporządzenia 561/2006, kierowca obowiązany jest okazać, na każde żądanie funkcjonariusza służb kontrolnych zapisy z urzędnika rejestrującego czas pracy z bieżącego dnia i poprzednich 28 dni. W przypadku przejazdu podlegającego pod umowę AETR okres ten obejmuje karty kontrolne za bieżący tydzień i w każdym razie kartę za ostatni dzień tygodnia poprzedniego, podczas którego prowadzono pojazd.

Dodać należy, że stosownie do art. 2 ust. 3 rozporządzenia 561/2006 przepisy umowy AETR powinny zostać dostosowane do przepisów niniejszego aktu, tak aby główne przepisy rozporządzenia miały zastosowanie, poprzez umowę AETR, do takich pojazdów na każdym odcinku trasy na terytorium Wspólnoty. Kwestia ta została rozwiązana przez nowelizację wskazanej umowy, gdzie okresy wskazane w umowie AETR zostały określone identycznie jak w rozporządzeniu nr 561/2006 i obejmują bieżący dzień jak i poprzednich 28 dni.

W chwili obecnej w resorcie transportu przygotowywany jest komplet materiałów niezbędnych do wszczęcia ratyfikacji ww. poprawek do umowy AETR.

Na dzień dzisiejszy inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego nie dysponują narzędziami, które umożliwiałyby im we wskazanych przez Pana Senatora przypadkach kontrolę kierowców zagranicznych w okresach dłuższych niż określone w rozporządzeniu nr 561/2006 i umowie AETR. Warto przy tym zaznaczyć, iż kierowcy mający miejsce zamieszkania na terytorium RP, wykonując przewozy poza granicami Polski, również nie mogą być skontrolowani za okres dłuży niż określony w przepisach unijnych bądź umowie AETR. Okazanie podczas kontroli drogowej zapisów z tachografu za czas późniejszy, może być dokonane przez kierującego wyłącznie dobrowolnie.

Odnosząc się do kwestii obowiązku przechowywania pełnej dokumentacji czasu pracy kierowców pragnę zauważyć, że przepisy unijne w tym zakresie są skierowane do przedsiębiorców, a nie kierowców. Stosownie do art. 10 ust. 5 lit a pkt ii rozporządzenia 561/2006 przedsiębiorstwa transportowe zapewniają, aby wszystkie dane wczytane zarówno z jednostki pojazdowej jak i z karty kierowcy, były przechowywane przez co najmniej dwanaście miesięcy po ich zarejestrowaniu oraz, na żądanie funkcjonariusza służb kontrolnych, były dostępne, bezpośrednio albo na odległość, na terenie tego przedsiębiorstwa. Zgodnie z art. 14 ust. 2 rozporządzenia 3821/85 przedsiębiorstwo przechowuje wykresówki i wydruki w każdym przypadku sporządzenia wydruków zgodnie z art. 15 ust. 1, w porządku chronologicznym oraz czytelnej formie, przez co najmniej rok po ich użyciu. Wymienione wyżej przepisy obowiązują we wszystkich państwach członkowskich UE oraz w przewozach do/ze Szwajcarii i do/z państw będącymi stronami umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym.

Stosownie natomiast do art. 10 ust. 2 umowy AETR, przedsiębiorstwa będą przechowywać wypełnione wykresówki, co najmniej przez okres 12 miesięcy od daty ostatniej rejestracji i powinny przedstawić je na żądanie funkcjonariuszy służb kontrolnych. Okres przechowywania dokumentacji w przedsiębiorstwie jest więc taki sam (1 rok) zarówno dla przewozów podlegających rozporządzeniu 561/2006, jak i umowie AETR. Dodatkowo, zgodnie z art. 12 umowy AETR, jeżeli wyniki kontroli drogowej wobec kierowcy pojazdu zarejestrowanego na terytorium innej Umawiającej się Strony dają podstawę sądzić, że miały miejsce naruszenia, których podczas kontroli nie można wykryć z powodu braku niezbędnych danych, kompetentne organy zainteresowanych Umawiających się Stron udzielają sobie wzajemnie pomocy dla wyjaśnienia sytuacji. W przypadku kontroli przeprowadzonej, z tym

samym rezultatem, przez właściwą Umawiającą się Stronę na terenie przedsiębiorstwa, inna zainteresowana Strona powinna zostać powiadomiona o jej wynikach.

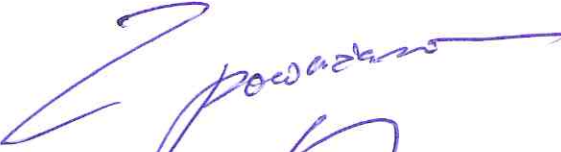
Odnosząc się do opinii Pana Senatora, zgodnie z którą inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego, wykonując kontrolę prawidłowości uiszczenia opłaty elektronicznej, powinni skupić całą swoją uwagę na przewoźnikach zagranicznych, pragnę zwrócić uwagę na regulację zawartą w art. 4 ust. 4 dyrektywy 2006/22/WE. Przepis ten stanowi, iż kontrole drogowe przeprowadzane są bez dyskryminacji, a w szczególności ze względu na kraj rejestracji pojazdu, kraj zamieszkania kierowcy, kraj siedziby przedsiębiorstwa, początkowy i docelowy punkt podróży czy rodzaj tachografu: analogowy lub cyfrowy. Co więcej nie bez znaczenia jest art. 4 ust. 2 lit. b dyrektywy stanowiący, iż państwa członkowskie zapewniają przeprowadzanie kontroli według wrywkowego systemu rotacyjnego, z zachowaniem odpowiedniej równowagi geograficznej.

Niezależnie od powyższego pragnę jednak zauważyć, że przepisy *ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych* (Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą”, sankcjonujące naruszenie obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej, są generalnie bardziej rygorystyczne dla podmiotów zagranicznych niż dla podmiotów krajowych. W pierwszej kolejności należy stwierdzić, że w art. 13k ust. 5 ustawy decyzjom administracyjnym, w których wymierzane są kary pieniężne za powyższe naruszenie, nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności, z tym, że stosownie do art. 13k ust. 6 zobowiązany do uiszczenia kary pieniężnej mający miejsce stałego zamieszkania w kraju, uiszcza tę karę w terminie do 21 dni od dnia jej nałożenia. Z powyższego wynika *a contrario*, że uiszczenie kary pieniężnej przez podmioty zagraniczne powinno nastąpić niezwłocznie po jej nałożeniu, dlatego też ustawa dopuszcza tylko i wyłącznie w stosunku do tych podmiotów możliwość uiszczenia kary pieniężnej w formie gotówkowej bezpośrednio organowi, który wymierzył karę. Co więcej, zgodnie z art. 13k ust. 7c ustawy do czasu uiszczenia kary pieniężnej przez ww. podmiot pojazd kieruje się lub usuwa, na jego koszt, na najbliższy parking strzeżony, o którym mowa w art. 130a ust. 5c *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, z późn. zm.). W zakresie postępowania w związku z usuwaniem pojazdu stosuje się odpowiednio przepisy art. 130a ustawy Prawo o ruchu drogowym. Zwrot pojazdu z parkingu następuje dopiero po ustaniu przyczyny skierowania pojazdu na parking i przedstawieniu przez kontrolowanego organowi, który wymierzył karę, dowodu uiszczenia kary pieniężnej.

Należy również podkreślić, że w związku z trudnościami związanymi z prowadzeniem skutecznej egzekucji administracyjnej poza granicami naszego państwa podmioty zagraniczne

podlegają szczególnej kontroli wykonywanej przez inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego w ramach tzw. kontroli mobilnej. Do kontroli tej wykorzystywane są 94 specjalistyczne pojazdy (tzw. Mobilne Jednostki Kontrolne), udostępniane przez Operatora elektronicznego systemu poboru opłat. Pojazdy wykorzystywane są w szczególności do zatrzymywania na drodze i bezpośredniego wymierzania kar podmiotom zagranicznym naruszającym obowiązek uiszczenia opłaty elektronicznej, jeszcze przed opuszczeniem przez nich granic RP, co pozwala na zapewnienie efektywnej egzekucji nakładanych kar.

W mojej opinii, przywołane regulacje ustawy oraz praktyka czynności kontrolnych wykonywanych przez Inspekcję Transportu Drogowego zapewniają należyłą skuteczność działań mających na celu sankcjonowanie podmiotów zagranicznych naruszających obowiązek uiszczenia opłaty elektronicznej.



Z upoważnienia
MINISTRA TRANSPORTU,
BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ

Tadeusz Jarmużewicz
Sekretarz Stanu

Załączniki:

- 1 kopia odpowiedzi na oświadczenie.

Otrzymują:

- Biuro Ministra - w miejscu (skan).