

Małgorzata WALENDZIK, Gabriel NOWACKI

DOBRA REPUTACJA WARUNKIEM WŁAŚCIWEGO WYKONYWANIA ZAWODU PRZEWOŹNIKA DROGOWEGO

W artykule omówiono aspekty posiadania dobrej reputacji przez przewoźników drogowych oraz osoby zarządzające transportem w przedsiębiorstwie. Jest to jeden z warunków, który musi być spełniony, by przedsiębiorca mógł uzyskać zezwolenie oraz właściwie wykonywać działalność gospodarczą w zakresie drogowego przewozu osób lub rzeczy. Przedstawiono jednolite zasady określające dostęp do rynku przewoźnika drogowego dla wszystkich państw członkowskich UE. Warunek dobrej reputacji zarządzającego transportem lub przedsiębiorcy transportowego jest spełniony, jeśli w stosunku do nich nie ma poważnych zarzutów, takich jak wyroki skazujące lub sankcje za popełnienie poważnych naruszeń, co może skutkować wszczęciem postępowania administracyjnego o cofnięcie dobrej reputacji. Zachowanie dobrej reputacji to warunek wykonywania zawodu przewoźnika drogowego w sposób ciągły.

WSTĘP

Obecnie transport jest jednym z kluczowych sektorów europejskiej gospodarki, który zapewnia miejsca pracy ponad 11 mln osób i w dużym stopniu wpływa na wzrost gospodarczy (udział transportu w wartości dodanej brutto ogółem dla 28 państw członkowskich UE wynosi 4,8 proc., tj. 548 mld euro)..

W ostatnich latach w Unii Europejskiej nastąpił bardzo dynamiczny, kosztem transportu kolejowego, rozwój drogowych przewozów towarowych. Przemieszczanie się osób i przewóz towarów w Europie w zdecydowanej większości odbywa się z wykorzystaniem transportu drogowego. Z gospodarczego punktu widzenia transport drogowy jest główną formą przewozu towarów: większość transportu śródlądowego towarów w UE odbywa się po drogach, a ponadto udział transportu drogowego w przewozach od wielu lat systematycznie rośnie.

Sektor transportu drogowego również w Polsce zajmuje znaczące miejsce w gospodarce z uwagi m.in. na wielkość udziału w wytwarzanym produkcie krajowym brutto, liczbę zatrudnionych osób, jak również z uwagi na istotny udział w europejskim rynku transportowym. Przeciętne zatrudnienie na podstawie stosunku pracy w całym sektorze transportu w Polsce w 2015 r. wyniosło 521,0 tys. osób i było o 3,0% większe w porównaniu z 2014 r. (w sektorze publicznym spadło o 13,9%, a w sektorze prywatnym wzrosło o 10,6%). Według GUS w 2015 roku osiągnięta wielkość przewozów ładunków transportem samochodowym wyrażona w tonokilometrach stanowiła 14,5% w ogólnych przewozach Unii Europejskiej, co lokuje Polskę wśród 28 krajów Unii Europejskiej na drugiej pozycji, za Niemcami, ale przed Hiszpanią i Francją. W przewozach międzynarodowych Polska miała jeszcze większy udział, bo ponad 25% i znajdowała się na pierwszej pozycji przed Hiszpanią i Niemcami.

W 2015 r. w Polsce zanotowano, w porównaniu z 2014 r., spadek przewozów krajowych o 4,3% i wzrost pracy przewozowej w tonokilometrach o 8,3%. Natomiast przewozy międzynarodowe były wyższe o 6,2% w tonach i o 1,1% w tonokilometrach, przez co udział transportu międzynarodowego w ogólnych przewozach wzrósł z 14,8% do 16,2% dla pracy mierzonej w tonach, a dla tonokilometrów spadł z 61,5% do 59,8%.

Według GUS w 2015 r. środkami transportu publicznego przewieziono 703,6 mln pasażerów, tj. o 0,9% mniej niż przed rokiem. Odnotowano niższy udział transportu samochodowego, morskiego i lotniczego. Wzrósł natomiast udział transportu kolejowego i wodnego – śródlądowego. Praca przewozowa wykonana w zakresie przewozu pasażerów wyniosła 52,7 mld pasażerokilometrów i była o 2,4% wyższa niż przed rokiem.

Aby wykonać pracę przewozową w zakresie przedstawionym wyżej, w ostatnich latach nastąpił dynamiczny wzrost liczby firm transportowych oraz wzrost liczby pojazdów wykorzystywanych przez te przedsiębiorstwa. Liczbę polskich przedsiębiorstw i pojazdów w międzynarodowym transporcie ładunków zaprezentowano w tabeli 1.

Tab. 1. Liczba polskich przedsiębiorstw i pojazdów w międzynarodowym transporcie ładunków

Rok	Liczba przedsiębiorstw	Liczba pojazdów
2000	7 774	25 705
2010	24 895	137 502
2014	29 488	168 645
04.2015	29 833	172 082

Źródło: T. Wilk: Bieżąca sytuacja w transporcie drogowym w Europie. Samociązek, 30.06.2015.

Zmiany w dynamice i strukturze pracy przewozowej w transporcie przy przewozach ładunków zaprezentowano w tabeli nr 2.

Tab. 2. Wykonana praca przewozowa

Wyszczególnienie	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Ogółem w mln t·km	316 951	318 474	327 343	347 887	349 578	360 634
Transport samochodowy	223 170	218 888	233 310	259 708	262 860	273 107
Transport kolejowy	48 707	53 746	48 903	50 881	50 073	50 603
Transport rurociągowy	24 157	23 461	22 325	20 112	22 098	21 843
Transport morski	19 773	21 341	21 867	16 299	13 621	12 739
Śródlądowy tr. wodny	1 030	909	815	768	779	2 187
Transport lotniczy	114	129	123	119	146	156

Źródło: GUS, Transport, wyniki działalności w 2015, Warszawa 2016

Właściwym organem uprawnionym do wydawania zezwoleń w zakresie krajowego przewozu jest starosta właściwy dla siedziby

przedsiębiorcy. Na podstawie informacji uzyskanych z Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa wynika, że w krajowym transporcie drogowym na 31 grudnia 2015 roku udzielonych było ok. 8,0 tys. zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego w zakresie przewozu osób (dla ok. 62,8 tys. pojazdów) oraz ok. 61,9 tys. zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego w zakresie przewozu rzeczy (dla ok. 214,2 tys. pojazdów). Przez starostę udzielane są również licencje na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy, których na koniec 31.12.2015 roku udzielono ok. 8,4 tys.

Z powyższych danych wynika, jak duża liczba przedsiębiorców, czy też osób zarządzających transportem podlega weryfikacji w zakresie spełnienia wymogu dobrej reputacji.

1. WARUNKI DOBREJ REPUTACJI

Usługi transportu drogowego w państwach członkowskich UE mogą być świadczone przez wyspecjalizowanych przewoźników drogowych mających odpowiednie uprawnienia. Przewoźnicy muszą spełniać określone prawem wymagania.

Dobra reputacja to jeden z warunków, który musi być spełniony przez przedsiębiorcę wykonującego zawód przewoźnika drogowego. Posiadanie dobrej reputacji jest istotnym elementem funkcjonowania przedsiębiorstwa transportowego. Przestrzeganie prawa i skuteczna kontrola zapewnią, że przedsiębiorcy będą prowadzić działalność gospodarczą w sposób rzetelny i ciągły.

Warunki związane z wymogiem dobrej reputacji, zgodnie z rozporządzeniem (WE) 1071/2009 określają państwa członkowskie. Podczas określania, czy wymóg dobrej reputacji jest spełniony, państwa członkowskie biorą pod uwagę postępowanie przedsiębiorcy, jego zarządzających transportem oraz innych odpowiednich osób wskazanych przez dane państwo członkowskie. W rozporządzeniu (WE) 1071/2009 w załączniku IV zamieszczono wykaz najpoważniejszych naruszeń do których należą:

1. a) Przekroczenie maksymalnych sześć- lub czternastodniowych okresów prowadzenia pojazdu o co najmniej 25 %.
b) Przekroczenie, w rozliczeniu dziennym, o co najmniej 50 % maksymalnego dziennego czasu prowadzenia pojazdu bez przerwy lub czasu odpoczynku trwającego nieprzerwanie przynajmniej 4,5 godziny.
2. Brak tachografu lub ogranicznika prędkości lub korzystanie z nielegalnego urządzenia, które może zmieniać zapisy w urządzeniach rejestrujących lub ograniczniku prędkości, lub fałszowanie wykresów lub danych pobranych z tachografu lub karty kierowcy.
3. Kierowanie pojazdem bez ważnego certyfikatu stwierdzającego zdolność do ruchu drogowego, jeżeli taki dokument jest wymagany na mocy prawa wspólnotowego, lub z poważnym uszkodzeniem między innymi układu hamulcowego, kierowniczego, kół/opon, zawieszania lub podwozia, które mogłoby stanowić bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa drogowego prowadzące do podjęcia decyzji o unieruchomieniu pojazdu.
4. Transport towarów niebezpiecznych, których transport jest zakazany lub które są przewożone w sposób zakazany lub bez zezwolenia, lub bez oznaczenia ich w pojeździe jako towarów niebezpiecznych, i tym samym zagrożenie stanowienie zagrożenia życia lub środowiska w takim stopniu, że prowadziłyby to do podjęcia decyzji o unieruchomieniu pojazdu.
5. Przewóz osób lub towarów bez ważnego prawa jazdy lub przez przedsiębiorcę, który nie posiada ważnej licencji wspólnotowej.
6. Posługiwanie się przez kierowcę sfałszowaną kartą kierowcy, kartą, której nie jest posiadaczem lub którą otrzymał na podstawie fałszywych oświadczeń lub sfałszowanych dokumentów.

7. Przewóz towarów przekraczających o 20 % lub więcej maksymalną dopuszczalną masę całkowitą w przypadku pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 12 ton oraz przekraczających o 25 % lub więcej – w przypadku pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 12 ton.

Wymóg dobrej reputacji jest spełniony, jeżeli w stosunku do osób wskazanych przez dane państwo członkowskie, nie ma poważnych zarzutów, takich jak, wyroki skazujące lub sankcje za popełnione poważne naruszenia w obszarach:

- prawo handlowe,
- prawo upadłościowe,
- płace i warunki zatrudnienia w zawodzie,
- prawo o ruchu drogowym,
- odpowiedzialność zawodowa,
- handel ludźmi lub narkotykami.

Ponadto warunek dobrej reputacji jest spełniony jeżeli zarządzający transportem lub przedsiębiorca w jednym lub kilku państwach członkowskich, nie zostali skazani ani nie nałożono na nich sankcji za poważne naruszenie przepisów dotyczących:

- czasu prowadzenia pojazdu i odpoczynku kierowców, czasu pracy oraz instalacji i używania urządzeń kontrolnych,
- maksymalnej masy i wymiarów pojazdów użytkowych w ruchu międzynarodowym;
- kwalifikacji wstępnej i ustawicznego kształcenia kierowców,
- badań technicznych w celu dopuszczenia pojazdów użytkowych do ruchu, w tym obowiązkowych badań technicznych pojazdów silnikowych,
- dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych rzeczy lub, w odpowiednim przypadku, dostępu do rynku przewozu drogowego osób,
- bezpieczeństwa w drogowym przewozie towarów niebezpiecznych,
- instalacji i używania ograniczników prędkości w niektórych rodzajach pojazdów;
- praw jazdy,
- dostępu do zawodu,
- transportu zwierząt.

W 2016 roku Komisja Europejska opublikowała rozporządzenie (UE) 2016/403, gdzie przedstawiono wykaz kategorii, rodzajów i wagi poważnych naruszeń przepisów prawa obowiązujących w Unii Europejskiej, które w konsekwencji mogą doprowadzić do utraty dobrej reputacji przez przedsiębiorców transportu drogowego lub zarządzającego transportem. Rozporządzenie określa maksymalną częstotliwość wystąpienia naruszeń, powyżej której powtarzające się poważne naruszenia uznaje się za poważniejsze, przy czym uwzględnia się liczbę kierowców wykonujących operacje transportowe, którymi kieruje zarządzający transportem, wagę naruszenia i czas (okres przynajmniej roku od daty kontroli).

W Ustawie o transporcie drogowym (Dz.U. nr 125, poz. 1371 t.j. Dz.U.z 2016 r.poz.1907 z późn. zmianami) doprecyzowano krajową normę dotyczącą przestępstw wymienionych w rozporządzeniu (WE) 1071/2009. Katalog przestępstw obejmuje czyny zabronione określone w:

1. art. 173–175, art. 178–180, art. 189a, art. 218–221, art. 296–306 i art. 308 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny (Dz. U. z 2016 r. poz. 1137);
2. art. 586–589 ustawy z dnia 15 września 2000 r. – Kodeks spółek handlowych (Dz. U. z 2016 r. poz. 1578 i 1579);
3. art. 522 i art. 523 ustawy z dnia 28 lutego 2003 r. – Prawo upadłościowe (Dz. U. z 2015 r. poz. 233, z późn. zm.4));

- art. 53–64 i art. 68 ustawy z dnia 29 lipca 2005 r. o przeciwdziałaniu narkomanii (Dz. U. z 2016 r. poz. 224 i 437);
- art. 399 i art. 400 ustawy z dnia 15 maja 2015 r. – Prawo restrukturyzacyjne (Dz. U. z 2016 r. poz. 1574 i 1579).

Właściwe organy państwa członkowskiego sprawdzają, czy wymóg dobrej reputacji jest spełniony zarówno w trakcie załatwiania formalności na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego jak również podczas kontroli przedsiębiorstwa. Organ, który udzielił zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, licencji lub zezwolenia może nałożyć na przewoźnika drogowego obowiązek przedstawienia dokumentów i informacji potwierdzających, że spełnia on wymagania ustawowe oraz warunki określone w zezwoleniu na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, licencji lub zezwoleniu. Podczas dokonywania oceny dobrej reputacji, właściwy organ bierze pod uwagę przede wszystkim:

- czy liczba stwierdzonych naruszeń jest nieznaczna w stosunku do liczby kierowców zatrudnionych przez przedsiębiorcę bądź będących w jego dyspozycji oraz skali prowadzonych operacji transportowych;
- czy istnieje możliwość poprawy sytuacji w przedsiębiorstwie, w tym czy w przedsiębiorstwie podjęto działania mające na celu wdrożenie prawidłowej dyscypliny pracy lub wdrożono procedury zapobiegające powstawaniu naruszeń obowiązków lub warunków przewozu drogowego;
- interes społeczny kontynuacji działalności gospodarczej przez przedsiębiorcę, w szczególności jeżeli cofnięcie zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego spowodowałoby w znaczący sposób wzrost poziomu bezrobocia w miejscowości, gminie lub regionie;
- opinię polskiej organizacji o zasięgu ogólnokrajowym zrzeszającej przewoźników drogowych, działającej od co najmniej 3 lat, której przedsiębiorca jest członkiem.

Po wnikliwym postępowaniu właściwy organ wydaje decyzję stwierdzającą, że dobra reputacja pozostaje nienaruszona w przypadku uznania, że utrata dobrej reputacji będzie stanowiła nieproporcjonalną reakcję za popełnione naruszenia. W przeciwnym przypadku, gdy utrata dobrej reputacji będzie proporcjonalną reakcją za popełnione naruszenia, właściwy organ wydaje decyzję, że wymóg dobrej reputacji nie jest spełniony, co jest równoznaczne z zawieszeniem zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego. Ponowne wszczęcie działalności możliwe będzie po zastosowaniu środków rehabilitacyjnych, kiedy nastąpi zatarcie skazania zgodnie z obowiązującymi przepisami w Ustawie o transporcie drogowym, w Kodeksie karnym, czy też w Kodeksie wykroczeń.

Postępowania w zakresie utraty dobrej reputacji na podstawie upoważnień Głównego Inspektora Transportu Drogowego prowadzą Wojewódzkie Inspektoraty Transportu Drogowego. Postępowania te dotyczą wyłącznie podmiotów/ przedsiębiorców, którzy posiadają licencje wspólnotowe ponieważ zgodnie z ustawą o transporcie drogowym jedynie w zakresie tych uprawnień Główny Inspektor Transportu Drogowego prowadzi postępowania administracyjne w zakresie udzielenia, odmowy udzielenia, zmiany, cofnięcia licencji wspólnotowej.

Według informacji uzyskanej z Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego, w 2016 roku prowadzono przez 16 Wojewódzkich Inspektoratów Transportu Drogowego 46 postępowań w zakresie oceny dobrej reputacji. W 10 przypadkach (na ok. 33 000 podmiotów zarejestrowanych w transporcie międzynarodowym) zakończyły się one utratą dobrej reputacji, w 5 przypadkach strony postępowania wniosły "odwołania", tj. wnioski do GITD o ponowne rozpatrzenie sprawy (obecnie postępowania nie są jeszcze zakończone).

W marcu 2017 roku w GITD 31 postępowań w zakresie oceny dobrej reputacji jest w toku. Postępowania w 2016 r. w zakresie oceny dobrej reputacji przedstawiono w tabeli nr 3.

Tab. 3. Wykonana praca przewozowa

	Liczba przeprowadzonych postępowań w przedmiocie utraty dobrej reputacji	Liczba postępowań zakończonych utratą dobrej reputacji	Liczba postępowań stwierdzających, że dobra reputacja pozostaje nienaruszona	Liczba postępowań w toku	Liczba postępowań przekazanych do właściwego Starosty
Suma	46	10	36	31	151

Źródło: Główny Inspektorat Transportu Drogowego

Wojewódzkie Inspektoraty Transportu Drogowego w 2016 roku w ramach prowadzonych postępowań w zakresie oceny dobrej reputacji w 151 przypadkach wniosły do starostw informacje wskazujące na naruszenia przedsiębiorców, celem zbadania pod kątem dobrej reputacji. Niezależnie od składanych przez Wojewódzkie Inspektoraty Transportu Drogowego wniosków i informacji, starostwa prowadzą postępowania dotyczące dobrej reputacji także w wyniku własnej analizy lub występując do GITD i WITD o wyniki z kontroli.

Na 207 699 kontroli drogowych przeprowadzonych w 2016 r. najliczniejszą grupę stwierdzanych naruszeń stanowiły naruszenia związane z przekroczeniem norm prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i odpoczynków (ok. 39% za 2016r.), a także naruszenia związane z obsługą urządzeń rejestrujących, kart i wykresówek (ok. 26% za 2016r.)

W tabeli 4 i 5 przedstawiono kontrole przeprowadzone przez inspektorów transportu drogowego w 2016 roku.

Tab. 4. Kontrole drogowie prowadzone przez WITD w 2016 roku

Kontrole drogowie		
Lp.	Dotyczy	Suma
	Liczba przeprowadzonych kontroli	207 699
	Polska	109 292
	UE	45 414
	Kraje trzecie	52 983
	Nieklasfikowane	10

Źródło: Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa, Główny Inspektorat Transportu Drogowego

Tab. 5. Liczba skontrolowanych przedsiębiorstw – podział wg rodzaju przewozów

Rodzaj przewozów	Suma
Przedsiębiorstwa wykonujące przewóz rzeczy	1482
Przedsiębiorstwa wykonujące przewóz osób	205
Przedsiębiorstwa wykonujące międzynarodowy transport drogowy	460
Przedsiębiorstwa wykonujące krajowy transport drogowy	1072
Przedsiębiorstwa wykonujące międzynarodowy przewóz na potrzeby własne	45
Przedsiębiorstwa wykonujące krajowy przewóz na potrzeby własne	110
Przedsiębiorstwa wykonujące przewóz towarów niebezpiecznych (ADR)	186
Przedsiębiorstwa wykonujące przewóz żywych zwierząt	14
Przedsiębiorstwa wykonujące przewóz odpadów	32
Przedsiębiorstwa wykonujące przewóz artykułów szybko psujących się (ATP)	3

Źródło: Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa, Główny Inspektorat Transportu Drogowego

Tab. 6. Wykaz sumaryczny i procentowy naruszeń

Wyszczególnienie naruszeń zgodnie z załącznikami nr 1, 2 i 3 do Ustawy o transporcie drogowym	suma naruszeń	procentowy udział
licencje/zaświadczenia/zezwolenia/dokumenty	7777	7,74%
normy czasu pracy	39096	38,91%
urządzenia rejestrujące	26082	25,96%
zezwolenia (kabołaż)	679	0,68%
przewóz osób	424	0,42%
Inne /ADR utd	62	0,06%
PRD	23294	23,18%
ADR uptn	1121	1,12%
przekroczenie dmc pow 3,5t	1951	1,94%
SUMA	100486	100,00%

Źródło: Główny Inspektorat Transportu Drogowego

Z powyższego zestawienia jednoznacznie wynika, że najczęściej naruszeń to poważne naruszenia i dotyczyły one nieprzestrzegania czasu pracy, niewłaściwego korzystania z tachografu lub ogranicznika prędkości oraz nieprzestrzegania przepisów ruchu drogowego. Wielokrotne popełnienie poważnego naruszenia w jednym lub kilku państwach członkowskich, może prowadzić do wszczęcia procedury utraty dobrej reputacji, a tym samym do zakazu wykonywania zawodu przewoźnika drogowego.

Poniżej zaprezentowano analizę naruszeń 5 przypadków postępowania, co do których strony wniosły do GITD wnioski o ponowne rozpatrzenie sprawy. Z wstępnej analizy wynika, że naruszenia w ramach prowadzonej oceny dobrej reputacji nie odbiegają, pod względem struktury, od naruszeń stwierdzanych przez inspektorów transportu drogowego podczas kontroli drogowych i kształtują się następująco:

Tab. 7. Wykaz naruszeń na podstawie GITD

Lp. dotycząca przedsiębiorców	Lp. załącznika nr 3 UTD	Naruszenie
1.	6.2.1	Nierejestrowanie za pomocą urządzenia rejestrującego lub cyfrowego urządzenia rejestrującego na wykresówce lub karcie kierowcy wskazań w zakresie prędkości pojazdu, aktywności kierowcy i przebytej drogi
	6.2.1	Nierejestrowanie za pomocą urządzenia rejestrującego lub cyfrowego urządzenia rejestrującego na wykresówce lub karcie kierowcy wskazań w zakresie prędkości pojazdu, aktywności kierowcy i przebytej drogi
2.		Za brak zezwolenia kategorii VII w pozostałych przypadkach
	6.3.4	Używanie tej samej wykresówki lub karty kierowcy przez kilku kierowców
3.		Za brak zezwolenia kategorii VII w pozostałych przypadkach
	6.2.1	Nierejestrowanie za pomocą urządzenia rejestrującego lub cyfrowego urządzenia rejestrującego na wykresówce lub karcie kierowcy wskazań w zakresie prędkości pojazdu, aktywności kierowcy i przebytej drogi
	5.1.1	Przekroczenie maksymalnego dziennego czasu prowadzenia pojazdu – o czas powyżej 15 minut do jednej godziny
	5.1.2	Przekroczenie maksymalnego dziennego czasu prowadzenia pojazdu – za każdą następną rozpoczętą godzinę
	5.2.1	Przekroczenie maksymalnego czasu prowadzenia pojazdu bez przerwy – o czas powyżej 15 minut do 30 minut
	5.2.2	Przekroczenie maksymalnego czasu prowadzenia pojazdu bez przerwy – za każde następne rozpoczęte 30 minut
	5.3.1.	Skrócenie dziennego czasu odpoczynku – o czas powyżej 15 minut do jednej godziny
	5.3.2	Skrócenie dziennego czasu odpoczynku – za każdą następną rozpoczętą godzinę
5.4.1	Skrócenie tygodniowego czasu odpoczynku – o czas do	

		jednej godziny
	5.4.2	Skrócenie tygodniowego czasu odpoczynku – za każdą następną rozpoczętą godzinę
	6.2.1	Nierejestrowanie za pomocą urządzenia rejestrującego lub cyfrowego urządzenia rejestrującego na wykresówce lub karcie kierowcy wskazań w zakresie prędkości pojazdu, aktywności kierowcy i przebytej drogi
4.	6.2.1	Nierejestrowanie za pomocą urządzenia rejestrującego lub cyfrowego urządzenia rejestrującego na wykresówce lub karcie kierowcy wskazań w zakresie prędkości pojazdu, aktywności kierowcy i przebytej drogi
	5.1.1	Przekroczenie maksymalnego dziennego czasu prowadzenia pojazdu – o czas powyżej 15 minut do jednej godziny
	5.3.1.	Skrócenie dziennego czasu odpoczynku – o czas powyżej 15 minut do jednej godziny
	5.3.2	Skrócenie dziennego czasu odpoczynku – za każdą następną rozpoczętą godzinę
	5.1.2	Przekroczenie maksymalnego dziennego czasu prowadzenia pojazdu – za każdą następną rozpoczętą godzinę
	5.4.1.	Skrócenie tygodniowego czasu odpoczynku – o czas do jednej godziny
	5.4.2.	Skrócenie tygodniowego czasu odpoczynku – za każdą następną rozpoczętą godzinę
	1.7	Uzależnienie wynagrodzenia kierowcy od ilości przewiezionych rzeczy
	6.2.1	Nierejestrowanie za pomocą urządzenia rejestrującego lub cyfrowego urządzenia rejestrującego na wykresówce lub karcie kierowcy wskazań w zakresie prędkości pojazdu, aktywności kierowcy i przebytej drogi
	5.3.1	Skrócenie dziennego czasu odpoczynku o czas powyżej 15 minut do jednej godziny
	5.4.1	Skrócenie tygodniowego czasu odpoczynku o czas do jednej godziny
	5.4.2	Skrócenie tygodniowego czasu odpoczynku za każdą następną rozpoczętą godzinę
	6.2.1	Nierejestrowanie za pomocą urządzenia rejestrującego lub cyfrowego urządzenia rejestrującego na wykresówce lub karcie kierowcy wskazań w zakresie prędkości pojazdu, aktywności kierowcy i przebytej drogi
	5.3.1	Skrócenie dziennego czasu odpoczynku – o czas powyżej 15 minut do jednej godziny
	5.3.2.	Skrócenie dziennego czasu odpoczynku – za każdą następną rozpoczętą godzinę
	5.1.1	Przekroczenie maksymalnego dziennego czasu prowadzenia pojazdu – o czas powyżej 15 minut do jednej godziny
	6.3.4	Nierejestrowanie za pomocą urządzenia rejestrującego lub cyfrowego urządzenia rejestrującego na wykresówce lub karcie kierowcy wskazań w zakresie prędkości pojazdu, aktywności kierowcy i przebytej drogi
5.	6.2.1.	Nierejestrowanie za pomocą urządzenia rejestrującego lub cyfrowego urządzenia rejestrującego na wykresówce lub karcie kierowcy wskazań w zakresie prędkości pojazdu, aktywności kierowcy i przebytej drogi
	6.2.1	Nierejestrowanie za pomocą urządzenia rejestrującego lub cyfrowego urządzenia rejestrującego na wykresówce lub karcie kierowcy wskazań w zakresie prędkości pojazdu, aktywności kierowcy i przebytej drogi
	6.3.12	Naruszenie obowiązku wczytywania danych urządzenia rejestrującego – za każdy pojazd
	6.3.11	Naruszenie obowiązku wczytywania danych z karty kierowcy – za każdy pojazd

Źródło: Główny Inspektorat Transportu Drogowego

2. WARUNKI ODZYSKANIA DOBREJ REPUTACJI

W razie utraty dobrej reputacji można ją odzyskać dopiero po tzw. zatarciu skazania (uznanie faktu skazania za przestępstwo za niebyłe). Zgodnie z Kodeksem Karnym (art. 107) terminy wynoszą

od roku do dziesięciu lat (ze względu na charakter i długość kary) i następują samoistnie z mocy prawa albo na wniosek skazanego.

W razie skazania na karę pozbawienia wolności od 1 miesiąca do 15 lat lub karę 25 lat pozbawienia wolności, zatarcie skazania następuje z mocy prawa z upływem 10 lat od wykonania lub darowania kary albo od przedawnienia jej wykonania.

Sąd może na wniosek skazanego zarządzić zatarcie skazania już po upływie 5 lat, jeżeli skazany w tym okresie przestrzegał porządku prawnego, a wymierzona kara pozbawienia wolności nie przekraczała 3 lat.

W razie skazania na karę ograniczenia wolności zatarcie skazania następuje z mocy prawa z upływem 3 lat od wykonania lub darowania kary albo od przedawnienia jej wykonania. § 4a. W razie skazania na grzywnę zatarcie skazania następuje z mocy prawa z upływem roku od wykonania lub darowania kary albo od przedawnienia jej wykonania.

W razie odstąpienia od wymierzenia kary, zatarcie skazania następuje z mocy prawa z upływem roku od wydania prawomocnego orzeczenia.

Jeżeli orzeczono środek karny, przepadek lub środek kompensacyjny, zatarcie skazania nie może nastąpić przed jego wykonaniem, darowaniem albo przedawnieniem jego wykonania. Zatarcie skazania nie może nastąpić również przed wykonaniem środka zabezpieczającego.

Zgodnie z Kodeksem wykroczeń (art. 46) ukaranie uważa się za niebyłe po upływie 2 lat od wykonania, darowania lub przedawnienia wykonania kary.

Jeżeli ukarany przed upływem okresu przewidzianego w akapicie wyżej popełnił nowe wykroczenie, za które wymierzono mu karę aresztu, ograniczenia wolności lub grzywny, ukaranie za oba wykroczenia uważa się za niebyłe po upływie 2 lat od wykonania, darowania albo od przedawnienia wykonania kary za nowe wykroczenie.

Jeżeli orzeczono środek karny, uznanie ukarania za niebyłe nie może nastąpić przed jego wykonaniem, darowaniem albo przedawnieniem wykonania.

Należy jednak pamiętać, że w przypadku zatarcia skazania nie można ubiegać się o uzyskanie nowej licencji wcześniej niż po upływie 3 lat od dnia, w którym decyzja o cofnięciu licencji stała się ostateczna. Działalność przedsiębiorców nie jest nastawiona na umyślne łamanie prawa, jednak ryzyko wystąpienia czynów karalnych jest wysokie.

PODSUMOWANIE

Stosowanie jednolitych, wspólnych zasad wobec przewoźników drogowych we wszystkich państwach Unii Europejskiej wpływa na podniesienie poziomu kwalifikacji zawodowych przewoźników, racjonalizację rynku, poprawę jakości świadczonych usług, jak również na zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Nieprzestrzeganie jednolitych zasad może doprowadzić do zakłóceń na rynku transportowym, co nie będzie korzystne dla przewoźników drogowych, ich klientów i całej gospodarki.

Uczciwa konkurencja i transport drogowy wykonywany z poszanowaniem przepisów doprowadziły do stworzenia jednolitego poziomu nadzoru i monitorowania przedsiębiorstw transportowych w państwach członkowskich. W tym celu poszczególne państwa członkowskie zobowiązane zostały do tworzenia krajowego rejestru przedsiębiorców transportu drogowego, które będą połączone na szczeblu wspólnotowym. W rejestrze będą znajdowały się informacje o przedsiębiorcach posiadających zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, którzy od wyznaczonego przez to państwo właściwego organu uzyskali zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, poważnych naruszeniach przez

nich popełnianych oraz osobach, które zostały uznane za niezdolne do kierowania operacjami transportowymi przedsiębiorcy do czasu przywrócenia dobrej reputacji. Rejestr w Polsce będzie prowadzony w systemie teleinformatycznym przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego. Dostęp do aktualnych danych o przedsiębiorcach transportu drogowego wpłynie na poprawę bezpieczeństwa transportu drogowego i obrotu transportowego poprzez możliwość wyboru uczciwych przedsiębiorców, a wyeliminowanie nieuczciwych oraz stworzy warunki do uczciwej konkurencji przewoźników. Utworzenie rejestru przyczyni się do skutecznego nadzorowania przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą w zakresie transportu drogowego równolegle w kilku państwach członkowskich UE. Nadzorowanie przedsiębiorcy w zakresie przestrzegania obowiązujących przepisów prawa jest bardzo istotne, ponieważ ich ignorowanie może prowadzić do zawieszenia lub cofnięcia zezwolenia lub stwierdzenia niezdolności do wykonywania zawodu zarządzających transportem.

BIBLIOGRAFIA

1. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) Nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE.
2. Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2013 r., poz. 1414, Dz. U. z 2016 r. poz. 1935).
3. Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/403 z dnia 18 marca 2016 r. uzupełniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 w odniesieniu do klasyfikacji poważnych naruszeń przepisów unijnych, które mogą prowadzić do utraty dobrej reputacji przez przewoźnika drogowego, oraz zmieniające załącznik III do dyrektywy 2006/22/WE parlamentu Europejskiego i Rady.
4. GUS, Transport, wyniki działalności w 2015 r., Warszawa, 2016.
5. Zestawienia statystyczne z Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego.
6. Zestawienia statystyczne z Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa.

Good reputation as a condition for competent professional road carrier

This paper discusses aspects of good reputation of professional road carriers and managers of transport companies. It is one of conditions to fulfill for enterprise to obtain permission and properly perform economic activity of passenger or goods road transport. Uniform rules defining access to market of road carrier for all EU member states have been presented. Condition of good reputation of professional road carrier or manager of transport company is satisfied if there is no serious charge against them, like sentence or sanction for offence that may have consequence of administrative proceeding withdrawing good reputation status. Maintaining good reputation is required for continuous performing profession of road carrier.

Autorzy:

mgr **Małgorzata Walendzik** – Instytut Transportu Samochodowego, Centrum Telematyki Transportu, Pracownia Wdrażania i Eksploatacji Systemów Informatycznych, ul. Jagiellońska 80, 03-301 Warszawa, tel.: +48 22 43-85-186, faks: +48 22 43 85 401, malgorzata.walendzk@its.waw.pl

dr hab. inż. **Gabriel Nowacki**, prof. WAT, Wojskowa Akademia Techniczna, Wydział Cybernetyki, 00-908 Warszawa, ul. Gen. S. Kaliskiego 2, tel.: +48 261 83 94 59, faks: +48 261 83 75 39, gabriel.nowacki@wat.edu.pl