

## **Podsumowanie spotkania Zespołu ds. zezwoleń przy Społecznej Radzie Konsultacyjnej powołanej przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego.**

W dniu 30 czerwca w Warszawie w siedzibie GITD odbyło się spotkanie Zespołu ds. zezwoleń, w którym udział wzięli przedstawiciele ogólnopolskich zrzeszeń przewoźników oraz przedstawiciele Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego.

W trakcie spotkania poruszono kwestie dotyczące:

- udostępnienia sieci dróg krajowych dla pojazdów o nacisku osi do 11,5 tony oraz odstąpienia od ważenia osiowego w sytuacji gdy norma dmc nie jest przekroczona,
- nowego systemu klasyfikowania dróg w oparciu o parametry techniczne drogi jako kryterium decydującym,
- zmian dotychczasowych przepisów regulujących kwestie przewozów nienormatywnych,
- stosowania instytucji pouczenia zamiast karania,
- określenia warunków technicznych i rozpoczęcia prac legislacyjnych nad przepisami dotyczącymi kabin sypialnych w pojazdach wykonujących transport drogowy,
- zmian procedur kontrolnych w odniesieniu do paliwa oraz inne.

Przewodniczący Piotr Litwiński z Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego podkreślił, że Zespół powinien wypracować swoistą mapę drogową zmian w prawodawstwie transportowym. Dyrektor Tadeusz Wilk ze Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce odniósł się do projektu aktu prawnego dotyczącego utworzenia elektronicznego rejestru polskich przedsiębiorców transportowych oraz procedury badania dobrej reputacji (Druk 459), wskazując na zasadność kontynuowania prac legislacyjnych wyłącznie w zakresie rejestru przedsiębiorców (KREPTD).

Zgodnie z postulatem strony społecznej w przypadku gdy DMC nie została przekroczona a nacisk na oś nie wynosi powyżej 11,5t służby kontrole powinny odstąpić od nałożenia kary pieniężnej. Ponadto, wskazano na konieczność uzależnienia parametru w zakresie nośności drogi od jej parametrów technicznych.

Zgromadzeni zgodzili się co do potrzeby zmiany przepisów ustawy o drogach w ww. zakresie.

Strona społeczna zgłosiła także postulat stosowania przez służby kontrolne pouczenia zamiast nakładania kar pieniężnych. Przedstawiciele GITD wskazali, że stosowanie pouczeń jest możliwe jedynie w ramach postępowania w sprawach o wykroczenia w nie w postępowaniu administracyjnym. Należałoby się zastanowić nad instytucją ostrzeżenia, ale w tym zakresie należałoby zmienić przepisy ustawy o transporcie drogowym, pamiętając, aby za poważne naruszenia, powodujące utratę dobrej reputacji, nie można byłoby stosować ostrzeżeń.

Rozważano także kwestię określenia warunków technicznych kabiny, gdzie przedstawiciel GITD zaproponował rozwiązanie polegające na wprowadzeniu w ustawie o czasie pracy

kierowców przepisu wskazującego na możliwość nocowania w kabinie, spełniającej odpowiednie wymogi w ramach homologacji pojazdów.

Podniesiono również problem nakładania kar na wszystkich uczestników przewozu, gdzie strona społeczna podnosiła, że za to samo naruszenie powinien odpowiadać jeden podmiot, a nie równocześnie kierowca, zarządzający i przedsiębiorca. W ramach diskutowanych propozycji przedstawiciele GITD wskazali, że zasadnym byłoby wprowadzenie do ustawy o transporcie drogowym odpowiednich przepisów materialnych, chociażby o obowiązku sprawdzenia przez spedytora, czy podmiot, któremu zleca on przewóz posiada wszystkie uprawnienia wymagane dla danego rodzaju przewozu, a także odpowiedniej sankcji za naruszenie tego obowiązku.

Ponadto przedstawiciele GITD zapewnili, że ITD nakłada wiele kar pieniężnych na załadowców za wykonywanie przejazdu pojazdem nienormatywnym bez zezwolenia lub niezgodnie z warunkami takiego zezwolenia.

Posiedzenie zakończono deklaracjami dalszej współpracy i zaproponowaniem brzmienia odpowiednich zmian w obowiązujących przepisach prawa.