

Grzywna dla kierowcy za niesprawny GPS. Ale jej koszt i tak poniesie przewoźnik



Karolina Topolska
karolina.topolska@infor.pl

Jeszcze tylko podpis prezydenta pod ustawą i nowe obowiązki dla branży transportowej staną się faktem. Od października firmy wykonujące przewozy towarów wrażliwych (np. suszu tytoniowego czy paliwa) będą musiały w trakcie ich trwania przesyłać rządowi informacje o położeniu transportu. Do tego mają być wykorzystywane systemy nawigacji satelitarnej, takie jak GPS. I choć tego typu rozwiązania są już dziś stosowane szeroko przez branżę, to nowe regulacje budzą jednak liczne wątpliwości.

Po pierwsze, niepokój powodują nowe kary finansowe grożące za niedziałanie systemu przekazywania danych geolokalizacyjnych do państwowego rejestru. Na przewoźników mają być one nakładane za niezapewnienie dostarczania danych. Na kierowców – za niewłączenie lub niewyłączenie lokalizatora albo za kontynuowanie podróży po ponad godzinnej niesprawności systemu. Kary są na tyle wysokie, że mogą wręcz zniechęcać do wykonywania zawodu kierowcy, który i tak jest już deficytowy. W efekcie firmy transportowe znajdą się między młotem a kowadłem. Mimo ogromnego zadłużenia branży, które sięga już niemal 700 mln zł, wiele z nich będzie rekompensować kierowcom poniesione przez nich kary. Czy nowe regulacje nie wpędzą więc przewoźników w jeszcze większe długi niż obecnie?

Po drugie, wiele znaków zapytania dotyczy funkcjonowania całego systemu. Przepisy wymagają bowiem albo przesyłania danych bezpośrednio z urządzeń znajdujących się w pojazdach za pomocą ministerialnego oprogramowania, albo z tzw. zewnętrznego systemu lokalizacji, czyli de facto wewnętrznego systemu przewoźnika, który wprowadził on na własne potrzeby, aby mieć informacje o położeniu transportów. Przy czym należy tu docenić rząd, że pomyślał o tych firmach, które takie własne systemy już mają, i przewidział możliwość ich wykorzystania po zmianach – pod warunkiem dostosowania ich do wytycznych resortu finansów. Nie wiadomo jednak, jak będzie działać rządowa aplikacja ani czy wymogi stawiane dotychczasowym systemom przewoźników będą możliwe do spełnienia. Niestety, za ewentualne potknięcia zapłaci branża transportowa i jej pracownicy. ©P



PATRYCJA OTTO
patrycja.otto@infor.pl

Transport pod specjalnym nadzorem

Monitorowanie przewozu towarów wrażliwych będzie odbywało się z wykorzystaniem danych geolokalizacyjnych. Przewoźników i ich pracowników czekają nowe obowiązki, za niewykonanie których będą grozić wysokie kary. Przy czym sytuacja na rynku pracy może zmusić firmy do brania na siebie konsekwencji finansowych za kierowców

Prace nad nowelizacją ustawy o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów, wchodzącej w skład pakietu przewozowego, są już na ostatniej prostej. Uchwalona 15 czerwca ustawa zmieniająca czeka już tylko na podpis prezydenta i publikację w Dzienniku Ustaw. Wszystko wskazuje więc na to, że od października tego roku (takie vacatio legis przyjęto w dokumencie) przewoźnicy będą musieli co do zasady wyposażać swoje środki transportu w lokalizator GPS. Przy czym ci, którzy takie nadajniki mają już zamontowane w ciężarówkach, będą mogli wykorzystywać je nadal.

Nowe przepisy dopuszczają również wykorzystywanie jako lokalizatorów elektronicznych urządzeń przenośnych, wchodzących w skład wyposażenia kierowców, takich jak smartfony czy tablety. Na wszystkich tych urządzeniach trzeba będzie zainstalować specjalną aplikację, którą będzie udostępniać szef Krajowej Administracji Skarbowej (SKAS). Za jej pośrednictwem mają być przekazywane dane o lokalizacji pojazdów do systemu elektronicznego SENT stworzonego przez Ministerstwo Finansów (obecnie w systemie tym prowadzony jest rejestr zgłoszeń przewozu towarów, który prowadzi SKAS). W ten sposób resort chce wzmocnić nadzór nad niektórymi przewozami, a przez to ukrócić nadużycia w postaci wyłudzeń podatku od towarów i usług oraz przemytu. Przy czym nowe wymogi dotyczyć będą bowiem wyłącznie transportów z towarami wrażliwymi, takimi jak susz tytoniowy, paliwa, oleje, smary czy tłuszcze roślinne.

Nowelizacja rozszerzy zatem dotychczasowy system monitorowania przewozów, który obecnie jest oparty na rejestracji zgłoszeń przewozów. Dla kierowców oznacza to konieczność pobrania od pracodawcy numeru referencyjnego wygenerowanego z systemu SENT, przechowywania go w kabinie i okazania w razie kontroli służbom celno-skarbowym, policji, funkcjonariuszom straży granicznej lub inspektorom transportu drogowego.

Zmiany, które ma wprowadzić nowelizacja, nie powodują konieczności modyfikacji umów z kierowcami. Nowe obowiązki wynikają bowiem wprost z przepisów. Jednak eksperci rekomendują umożliwienie pracownikom dokładnego zapoznania się z nimi, a także zapisanie ich w dokumentacji wewnętrznej.

Większa odpowiedzialność

– To bowiem kierowcy będą odpowiedzialni za uruchomienie lokalizatora w momencie rozpoczęcia kursu, jego wyłączenie po dotarciu na miejsce i podjęcie odpowiednich działań w razie jego awarii – wyjaśnia Mateusz Włoch, ekspert INELO ds. rozwoju i szkoleń. Co istotne, jeśli towary znajdujące się w jednym środku transportu będą miały być dostarczone do kilku miejsc przeznaczenia, kierowca będzie miał obowiązek wyłączyć lokalizator dopiero z chwilą dostarczenia towarów do ostatniego z nich.

Nowe regulacje nakładają też na kierującego pojazdem specyficzny obowiązek w przypadku stwierdzenia niesprawności lokalizatora. A mianowicie, jeśli będzie ona trwać dłużej niż jedną godzinę, kierowca będzie musiał niezwłocznie zatrzymać się na najbliższym parkingu lub w zatoce postojowej – taka przerwa powinna trwać aż do naprawy lokalizatora, jego wymiany na nowy lub przeładunku towaru do pojazdu wyposażonego w działający nadajnik. Przy czym urządzenie z udostępnieniem przez szefa KAS oprogramowaniem będzie informowało kierującego przez komunikaty na ekranie o jego nieprawidłowym działaniu i czasie niesprawności.

! Służby kontrolne będą musiały odstąpić od nałożenia kary pieniężnej tylko wtedy, gdy niedopełnienie obowiązków związanych z przekazywaniem danych geolokalizacyjnych wynika z niedostępności rejestru prowadzonego przez szefa Krajowej Administracji Skarbowej

Inne nieprawidłowości, np. rozładowanie się smartfona, kierowca będzie musiał stwierdzić we własnym zakresie. Przy czym gapistwo ma być surowo karane. I tak, jeżeli w trakcie kontroli stwierdzone zostanie nieprawidłowe funkcjonowanie lokalizatora, a kierujący kontynuował przewóz albo lokalizator nie został przez niego wyłączony lub wyłączony, to na kierującego może zostać nałożona kara grzywny w wysokości od 5000 zł do 7500 zł. Kara na kierowcę zostanie nałożona również, jeśli problem był po stronie zewnętrznego systemu lokalizacji (tj. systemu używanego przez przewoźnika, który gromadzi dane geolokalizacyjne z nadajników GPS w poszczególnych pojazdach), tzn. jeśli system był

niesprawny lub nie został włączony i wyłączony przez zarządzającego nim pracownika zatrudnionego w centrali firmy. A to oznacza – co z dezaprobatą podkreślają eksperci – że kierowca może zostać ukarany za coś, na co nie miał wpływu. Podobnie jak wówczas, gdy pracownik nie włączy lokalizatora, bo pracodawca nie powiadomił go o takiej konieczności (ze względu na to, że przewóz dotyczy towarów wrażliwych).

– W takiej sytuacji pozostanie odwołanie do sądu z wnioskiem o anulowanie kary lub jej obniżenie – komentuje Mateusz Włoch. I dodaje, że kierowca powinien zawsze domagać się informacji na temat tego co przewozi, a gdy odmawia mu się jej, zrezygnować z kursu.

Partycypacja w karach

Rygoryzm nowych przepisów jest dla prowadzących pojazdy nieublagany.

A to nie podoba się nie tylko bezpośrednio zainteresowanym, ale też zatrudniającym ich firmom.

– Transport przeżywa teraz szczególnie trudny okres i zdecydowanie zasługuje na rządowe wsparcie. Tymczasem mnożą się nowe krajowe i unijne regulacje oraz katalog sankcji za ich niewypełnienie. Tą drogą z pewnością nie zachęcimy firm do rozwoju biznesu i inwestowania, a kandydatów do wyboru zawodu kierowcy – stwierdza Paweł Trębicki, dyrektor generalny Raben Transport. Jak zauważa, od co najmniej roku wraz z ogólnym rozwojem gospodarczym rośnie wymiana towarowa. Nie rosną natomiast w wystarczających proporcjach moce przewozowe. – Brakuje aut i kierowców. Zlecenia nie są realizowane terminowo, a magazyny zapychają się piętrzącym się towarem. Tak dramatycznej sytuacji nie pamiętam od lat – mówi Trębicki.

Wtórnie mu Maciej Wroński, prezes Związku Pracodawców Transport i Logistyka Polska. – Zwłaszcza wysokie kary mogą zniechęcać do zawodu kierowcy, co w sytuacji braku rąk do pracy na tym rynku rodzi poważne ryzyko na przyszłość dla firm przewozowych – stwierdza.

Dlatego też w odniesieniu do nowych regulacji może zadziałać ten sam mechanizm, który ma miejsce przy nakładaniu na kierowców mandatów drogowych. Mowa o wyrównywaniu kar przez przyznanie im np. premii w odpowiedniej wysokości. – Kary nie muszą przecież wcale być związane ze złą wolą, a mogą wynikać ze zwyczajnej awarii sprzętu lub niedoświadczenia pracownika. Firmy transportowe kalkulują więc nie tylko ryzyko w zakresie własnej odpowiedzialności, ale również w imieniu swoich kierowców. To oczywiste, że przy obecnym deficycie pracowników przewoźnicy będą pokrywać potencjalne kary w ich imieniu – twierdzi Paweł Trębicki.

Wtórnie mu przedstawiciele innych firm, choć już w większości anonimowo. Obawiają się bowiem, że zadeklarowanie wprost tego, że będą przejmować odpowiedzialność za kierowców, może sprawić, że ci staną się mniej obowiązkowi. – Będziemy rekompensować wydatki naszych pracowników ponoszone przez nich na ewentualne kary. I to nie tylko gdy lokalizator nie zostanie włączony z ich winy, ale także gdy go nie włączy np. przez zwykłe roztargnienie. Mamy bowiem świadomość, że takie udogodnienia może im zaoferować nasza konkurencja, co zachęci ich do zmiany pracy. A niestety, obecnie bardzo trudno znaleźć kierowcę z uprawnieniami – wyjaśnia przedstawiciel jednej z dużych firm przewozowych.

Kary za kierowców zamierzają też regulować mniejsi przedsiębiorcy działający w branży. Część z nich zastrzeżę jednak, że będą to robić tylko wtedy, gdy powodem nałożenia kary było roztargnienie, a nie np. wina umyślna kierującego pojazdem.

– Sytuacja na rynku transportowym jest bardzo trudna. Z powodu nasilającej się konkurencji, nie tylko rodzimej, ale i z Rumunii, Bułgarii czy krajów wschodnich, rentowność biznesu znacząco spadła. Z tego powodu nasze możliwości związane z ekstra wydatkami są znacząco mniejsze niż jeszcze kilka lat temu – zaznacza przedstawiciel firmy liczącej kilka ciężarówek.

Tymczasem jak zauważa Piotr Mikiel, zastępca dyrektora departamentu transportu w Zrzeszeniu Międzynarodowych Przewoźników Drogowych, wzięcie na siebie przez firmy przewozowe kar kierowców oznacza wykonanie jednego – dwóch frachtów za darmo. To dużo, jeżeli weźmiemy pod uwagę, że rentowność branży transportowej według jej szacunków oscyluje obecnie na poziomie 1,5 proc., czyli kilkakrotnie mniejszym niż przed laty.

– Dlatego nie można się dziwić tym, którzy się na to nie zdecydowali lub będą to robić w ograniczonym zakresie. Zwłaszcza, że mandat drogowy opiewa na kwotę do 500 zł, czyli przynajmniej 10 razy niższą niż za niedopełnienie obowiązku związanego z działaniem lokalizatora. Poza tym zapłacenie kary przez kierowcę może być dla niego lekcją nauki, którą zapamięta na przyszłość – podkreśla Piotr Mikiel.

Firmy krytykują

Ekspert zwraca uwagę, że kary grożą też samym przewoźnikom. Mogą oni zostać ukarani kwotą do 10 tys. zł za niezapewnienie przesyłania danych geolokalizacyjnych przy przewozie towarów. – Zauważmy jednak, że w przypadku pracowników ustalone kary są nieproporcjonalnie wysokie w stosunku do przewinienia, zwłaszcza gdy było ono niezawinione, a wynikało wyłącznie z roztargnienia. Szczególnie że niewłączenie lokalizatora niczym złym nie skutkuje. Zwłaszcza jeśli taki transport został zgłoszony do systemu SENT – podkreśla Maciej Wroński. Dodaje jednocześnie, że w ten sposób karę za formalne uchybienie poniesie nie tylko kierowca, ale i jego rodzina. – Pojawia się też pytanie, jak będzie wyglądała ściągłość tych kar. Kierowcy dostają często najniższe wynagrodzenie, a reszta pensji jest im wypłacana w innych należnościach. Już dziś niejednokrotnie mają zaciągnięte kredyty, a niektórzy nawet komornika na głowie. Dlatego starają się, by kwota, z której można ściągnąć zobowiązania, była jak najniższa – zauważa ekspert.

– Tak, jak doskonale rozumiem i popieram samą ideę eliminacji procedury wyłudzeń podatku VAT, tak zastanawiam się, dlaczego tak wysokie sankcje nakładane są właśnie na firmy transportowe i ich pracowników. Nie sądzę, aby to branża TSL była rzeczywistym źródłem nieprawidłowości. To strona występująca naturalnie w większości transakcji związanych z przemieszczeniem towaru od nadawcy do odbiorcy, ale o charakterze pasywnym – wyłącznie jako wykonawca zleconej usługi. Oczywiście przemieszczenie towaru jest prawdopodobnie najbardziej oczywistym i najprostszym dla służb kontrolnych odcinkiem, gdzie można próbować identyfikować potencjalne nieprawidłowości, ale uważam, że ze słabości wykrycia ich u źródeł nie powinny wynikać tak dotkliwe dla przewoźników sankcje – kwituje Trębicki.

Przewóz towarów w liczbach

5000–7500 zł

taka grzywna może zostać nałożona na kierującego pojazdem, jeśli:

- w trakcie kontroli przewozu towaru zostanie stwierdzone nieprawidłowe działanie lokalizatora albo zewnętrznego systemu lokalizacji, a kierowca będzie kontynuował przewóz,
- lokalizator nie został przez niego włączony lub wyłączony w odpowiednim momencie,
- rozpocznie przewóz, nie mając przy sobie numeru referencyjnego z systemu SENT (lub dokumentu zastępującego zgłoszenie wraz z potwierdzeniem jego przyjęcia, albo dokumentu potwierdzającego przesunięcie międzymagazynowe)

10 000 zł

taką karę zapłaci przewoźnik, jeśli nie dostarczy danych geolokalizacyjnych do rejestru SENT zgodnie z nowymi przepisami

300 zł

szacowany przez autorów projektu koszt zakupu najprostszego smartfona wyposażonego w GPS niezbędnego do użycia aplikacji Ministerstwa Finansów

35 tys.

firm transportowych w Polsce ma uprawnienia do przewozu towarów

650 tys. LICZBA KIEROWCÓW ZAWODOWYCH

550 tys. LICZBA POJAZDÓW CIĘŻAROWYCH

100 tys. DEFICYT KIEROWCÓW ZAWODOWYCH

Źródło: Uzasadnienie projektu ustawy; Sprawozdanie GITD na 31 grudnia 2017 r.; „Rynek pracy kierowców w Polsce”, TLP, październik 2016 r.



ŁUKASZ KUCZKOWSKI

radca prawny, partner w Raczkowski Paruch



PAULA KOCZARA

prawnik w Raczkowski Paruch

Nowe problemy branży

Nowelizacja wzbudza w branży transportowej spore emocje. Nie powinno to jednak dziwić. Ewentualne problemy z geolokalizacją mogą bowiem sparaliżować wykonywanie przewozów drogowych i pociągnąć za sobą duże koszty. Poza tym również dostosowanie się przewoźników do nowych wymogów będzie oznaczać dodatkowe etaty i modyfikacje oprogramowania

Na mocy ustawy z 15 czerwca 2018 r. o zmianie ustawy o systemie monitorowania towarów i kolejowego przewozu towarów (dalej: ustawa) na przewoźników nałożony zostanie obowiązek posiadania w każdym pojeździe lokalizatora umożliwiającego monitorowanie trasy przewozu towarów za pomocą sygnału GPS. Jak już wspomniano, w tym celu konieczne będzie zainstalowanie na nim oprogramowania udostępnionego przez szefa Krajowej Administracji Skarbowej (SKAS). Alternatywą dla tego rozwiązania jest zastosowanie przez przewoźnika zewnętrznego (własnego) systemu lokalizacji gromadzącego określone dane geolokalizacyjne i udostępnianie ich na bieżąco organom państwa, o ile tego typu system spełni wymogi techniczne określone przez ministra finansów.

W zależności od tego, czy pojazd będzie wyposażony w lokalizator, czy przewoźnik będzie używał własnego, zewnętrznego systemu lokalizacji, inaczej przedstawiają się nowe obowiązki po stronie kierowców. Jeżeli w pojeździe jest lokalizator, podstawowym obowiązkiem kierowcy będzie włączenie/wyłączenie lokalizatora w momencie rozpoczęcia lub zakończenia jazdy oraz zatrzymanie pojazdu w przypadku stwierdzenia niesprawności lokalizatora przez okres co najmniej jednej godziny. W przypadku gdy przewoźnik bazuje w własnym systemie geolokalizacji (obecnie standard na rynku), obowiązkiem kierowcy będzie jedynie zatrzymanie pojazdu, w przypadku gdy stwierdzi niesprawność tego systemu (też po co najmniej jednej godzinie).

Obowiązki i sankcje

Podstawowym obowiązkiem przewoźnika będzie zapewnienie przekazywania aktualnych danych geolokalizacyjnych do rejestru prowadzonego przez SKAS przez cały czas wykonywania przewozu towaru na terytorium kraju. W przeciwnym razie przewoźnikowi grozi kara pieniężna w wysokości 10 tys. zł. Przy czym ustawa nakłada także obowiązki na kierujących pojazdami. Nie będą oni mogli rozpocząć przewozu bez jego numeru referencyjnego lub dokumentu zastępującego zgłoszenie, a nadto do ich obowiązków będzie należeć włączenie i wyłączenie lokalizatora w czasie wykonywania transportu oraz zatrzymanie pojazdu na najbliższym parkingu

Ważny czas pracy

Kierowcy zmuszeni do postojów w związku z awarią lokalizatora powinni pamiętać o przestrzeganiu czasu pracy. Od rozpoczęcia do zakończenia dnia mogą pracować 13–15 godzin. Dlatego, jeśli niesprawność GPS trwa długo i kierujący pojazdem nie zmieści się z wykonaniem kursu w ustawowych ramach czasu pracy, powinien on udać się na odpoczynek dobowy wynoszący 9–11 godzin lub przekazać transport swojemu zamiennikowi.

– Jeśli awaria wypadnie w czasie 45-minutowej przerwy, obowiązkowej po 4,5 godziny jazdy, podczas której kierowca zmuszony będzie do wykonywania pracy, np. naprawy lokalizatora, dzwonienia do pracodawcy itp., w takiej sytuacji przysługuje mu pełna stawka wynagrodzenia. Jeśli nie musiał w tym czasie nic robić, otrzyma jej połowę – wyjaśnia Mateusz Włoch, ekspert INELO ds. rozwoju i szkoleń.

samochodowym lub w najbliższej zatoce postojowej w przypadku stwierdzenia trwającej dłużej niż godzinę niesprawności lokalizatora albo zewnętrznego systemu lokalizacji. Naruszenie któregokolwiek ze wskazanych obowiązków naraża kierowcę na karę pieniężną w wysokości od 5000 do 7500 zł.

Liczne znaki zapytania

Nowe regulacje są jednak nieprecyzyjne i już budzą (uzasadniony) niepokój w branży transportowej. Jak już wskazano, wdrożenie i poprawne funkcjonowanie nowego systemu monitorowania przewozów drogowych bazuje na wykorzystaniu oprogramowania udostępnianego przez SKAS (dla lokalizatorów) albo uwzględnianiu wytycznych ministra finansów (dla zewnętrznych systemów lokalizacji). Kluczowe są zatem rozwiązania techniczne, które mogą jednak okazać się zawodne, zwłaszcza że czasu na ich przygotowanie pozostało niewiele. Ustawa ma bowiem zacząć obowiązywać już 1 października 2018 r. Na tym etapie nie wiadomo, czy udostępnione oprogramowanie będzie kompatybilne ze wszystkimi dostępnymi na rynku urządzeniami GPS. Może okazać się, że wymagania techniczne oprogramowania w odniesieniu do dotychczas wykorzystywanych urządzeń są za wysokie (np. w zakresie przekazywanych danych), co już na wstępie może generować po stronie przewoźników wysokie koszty wymiany lub modyfikacji sprzętu.

Kłopotliwy wymóg

Wśród wszystkich obowiązków, jakie ustawa nakłada na kierowców, niewątpliwie najbardziej dyskusyjny jest wymóg zatrzymania pojazdu na najbliższym parkingu samochodowym lub w najbliższej zatoce postojowej w przypadku stwierdzenia trwającej dłużej niż godzinę niesprawności lokalizatora albo zewnętrznego systemu lokalizacji. Bynajmniej wątpliwości

Choć obowiązek wyposażenia pojazdów transportujących towary wrażliwe w lokalizatory trzeba będzie wypełniać od 1 października tego roku, to kary za niespełnienie obowiązków w związku z nimi będą nakładane na przewoźników i kierowców dopiero od 1 stycznia 2019 r.

te nie dotyczą samej czynności zatrzymania. Otóż wykorzystywane dotychczas nadajniki GPS są raczej nieskomplikowanymi urządzeniami, często bez wyświetlaczy albo diod umożliwiających stwierdzenie, czy sygnał GPS został wysłany. Co więcej, urządzenia są często instalowane w miejscach znajdujących się poza zasięgiem wzroku kierowcy. Po wejściu w życie nowych przepisów umożliwienie kierowcom monitorowania lokalizatora albo nadajnika GPS (przesyłającego dane do zewnętrznego systemu lokalizacji) wymagać będzie ich wymiany oraz instalacji nowych urządzeń na desce rozdzielczej. To rozwiązanie może jednak negatywnie wpływać na bezpieczeństwo na drodze. Podstawowym obowiązkiem kierującego jest przecież prowadzenie samochodu ciężarowego w sposób zapewniający bezpieczeństwo ruchu drogowego. Uwaga kierowcy nie powinna być zatem rozpraszana przez ciągłe spoglądanie na lokalizator (nadajnik zewnętrznego systemu lokalizacji). Tymczasem realizacja ustawowego obowiązku w postaci stwierdzenia ponadgodzinnej niesprawności urządzenia wymaga nieustannego monitorowania lokalizatora (zewnętrznego systemu lokalizacji). Tylko wówczas kierowca będzie mógł ustalić moment, w którym doszło do zaprzestania wysyłania danych geolokalizacyjnych przez urządzenie (o ile kierowca w ogóle będzie mógł taki moment zauważyć, np. dzięki zmianie koloru diody sygnalizującej tryb działania urządzenia), a tym samym stwierdzić, kiedy rozpoczął się bieg 60 minut, w czasie których może jeszcze kontynuować jazdę. Z oczywistych względów może to być bardzo trudne. Istnieje zatem duże prawdopodobieństwo, że kierowcy nie będą mogli precyzyjnie określić, w którym momencie została przerwana

Zakres przekazywanych informacji

- 1) współrzędne geograficzne dotyczące położenia środka transportu,
- 2) prędkość,
- 3) data i godzina pozyskania współrzędnych,
- 4) azymut środka transportu,
- 5) błąd przekazywania danych satelitarnych,
- 6) numer lokalizatora albo urządzenia.

transmisja danych. Brak takiej informacji generuje natomiast ryzyko nałożenia wysokiej kary finansowej. Można się zatem spodziewać, że kierowcy po stwierdzeniu nieprawidłowości od razu będą zatrzymywać pojazdy, co niewątpliwie nie pozostaje w interesie przewoźników.

Innym rozwiązaniem jest przebudowa software wykorzystywanego przez przewoźników w ramach zewnętrznych systemów geolokalizacji w taki sposób, aby informacja o zaprzestaniu odbioru sygnału GPS z urządzenia znajdującego się w pojeździe docierała do pracownika w siedzibie firmy, a następnie ten informację o tym przekazuje kierowcy.

Jednak zarówno wymiana urządzenia, jak i przebudowa software'u są kosztochłonne. Pierwsze rozwiązanie wymusza bowiem zakup odpowiednich urządzeń, drugie – inwestycję w software i poniesienie kosztów ewentualnego zatrudnienia dyspozytorów, którzy będą obsługiwali takie sytuacje i pozostawali w kontakcie z kierowcami.

Niezależnie od powyższego, duże wątpliwości budzi sama redakcja przepisu kreującego obowiązek zatrzymania pojazdu w sytuacji niesprawności lokalizatora albo zewnętrznego systemu lokalizacji. Kara ma być bowiem nakładana za brak niezwłocznego zatrzymania się na najbliższym parkingu samochodowym lub w najbliższej zatoce postojowej w przypadku stwierdzenia trwającej dłużej niż godzinę niesprawności lokalizatora albo zewnętrznego systemu lokalizacji. Tak sformułowane przesłanki budzą liczne wątpliwości interpretacyjne, które sprowadzają się do następujących pytań:

- Od którego momentu należy liczyć bieg godziny niesprawności lokalizatora albo zewnętrznego systemu lokalizacji? Czy moment ten jest jednoznaczny z zaprzestaniem wysyłania danych i ma charakter obiektywny?
- W jaki sposób będzie określone miejsce najbliższego parkingu samochodowego lub zatoki postojowej?
- Co w sytuacji, gdy na najbliższym parkingu bądź zatoce postojowej nie będzie wolnych miejsc? Czy będzie to przesłanka wyłączająca nałożenie kary?

Może również zdarzyć się taka sytuacja, że lokalizator albo zewnętrzny system lokalizacji będzie działał prawidłowo, a system SENT nie zarejestruje danych. Na tę okoliczność, tj. w przypadku niedostępności państwowego rejestru, do którego dane geolokalizacyjne są pobierane, ustawa przewiduje odstąpienie od nałożenia na przewoźnika kary pieniężnej za niewykonanie obowiązku zapewnienia ciągłości przekazywania aktualnych danych. Mimo to wciąż można postawić tezę, że ryzyko techniczne związane z funkcjonowaniem systemu jest przesunięte na przedsiębiorców. Poza niedostępnością rejestru SENT możemy bowiem mieć również do czynienia z niedziałaniem oprogramowania udostępnianego przez SKAS, co wymusza zatrzymanie pojazdu, aż do momentu, gdy możliwa będzie ponowna transmisja danych geolokalizacyjnych. Takie zdarzenie będzie kwalifikowane jako przestój, za który pracownikom na-

leży się wynagrodzenie. Jednak obowiązek wypłaty takiego wynagrodzenia nie jest jedyną konsekwencją dla przewoźnika. Przystój jako czas pozostawiania przez pracownika w gotowości do wykonywania pracy jest czasem pracy, co w praktyce może oznaczać niemożność kontynuowania przewozu po usunięciu awarii systemu ze względu na obowiązujące kierowcę normy czasu pracy.

Nieplanowany postój ciężarówek nie tylko będzie generować większe koszty pracy, ale także może pociągać za sobą obowiązek zapłaty wysokich kar umownych związanych z nieterminową realizacją aktualnie realizowanego przewozu oraz następnych zaplanowanych z wykorzystaniem tego pojazdu. Jak długo nie poznamy zasad funkcjonowania oprogramowania, tak długo będą piętrzyć się dodatkowe pytania o to, jak w praktyce będzie wyglądać usuwanie niesprawności systemu i przywrócenie funkcjonalności wykorzystywanych urządzeń.

W obliczu tych trudności i zagrożeń odstąpienie od wymierzenia kary finansowej wydaje się nieadekwatną rekompensatą za niedostępność rejestru. Biorąc pod uwagę, że Polska posiada potężną flotę samochodów ciężarowych, można wyrazić tylko nadzieję, że w chwili awarii i niedostępności systemu wystarczy dla wszystkich miejsc parkingowych albo zatok postojowych.

Kierowców wciąż brak

Nakładanie na kierowców obowiązków, których realizacja (w kontekście charakteru wykonywanej pracy) zdaje się niemożliwa, jeszcze bardziej uderza w całą branżę TSL od lat borykającą się z niedoborem kandydatów do pracy. Potrzeby kadrowe przewoźników rosą nieproporcjonalnie szybko względem liczby kandydatów, przez co luka kadrowa jeszcze bardziej się pogłębia. Nie można przy tym zapominać, że praca w branży transportowej ma swoją niezwykłą specyfikę, w którą wpisują się pewne niedogodności związane z organizacją pracy. Formą ich kompensacji są natomiast stosunkowo wysokie zarobki. To właśnie one zazwyczaj stanowią impuls do podjęcia pracy na stanowisku kierowcy samochodu ciężarowego. Możliwość poniesienia przez kierowcę kary finansowej w wysokości oscylującej w granicach miesięcznego wynagrodzenia może być dla potencjalnych pracowników zniechęcająca i dodatkowo pogłębić problemy rekrutacyjne przewoźników. Można się zatem spodziewać działań z ich strony, których celem będzie minimalizacja ryzyka finansowego po stronie pracownika, np. w postaci opłacenia kar pieniężnych nałożonych na kierowcę.

Potrzeba kolejnej nowelizacji

Ustawa z pewnością wymaga poprawek. Bazując na dotychczasowych doświadczeniach związanych z funkcjonowaniem systemu ViaToll, podstawowym postulatem jest zmiana przepisu dotyczącego odpowiedzialności pieniężnej kierowców w związku z niewykonaniem obowiązku zatrzymania pojazdu w sytuacji niesprawności lokalizatora albo zewnętrznego systemu lokalizacji. W praktyce bowiem, jak już wskazywaliśmy powyżej, jego realizowanie przez kierowców będzie następczą nadmiernych trudności.

Ponadto za niewłaściwe należy uznać także zobowiązanie do zaprzestania przewozu w sytuacji stwierdzenia niesprawności wynikającej z niedziałania (lub nieprawidłowego działania) oprogramowania udostępnionego przez SKAS – i to zarówno ze względów funkcjonalnych (ogólnopolski paraliż przewozów towarów), jak i ekonomicznych (przesunięcie ryzyka technicznego na przewoźników). Trzeba mieć nadzieję, że dalekosiężne (i negatywne) konsekwencje dla branży transportowej, które niesie ze sobą przyjęcie ustawy w proponowanym kształcie, zostaną szybko dostrzeżone.

Kilka tygodni temu europarlamentarzyści walczyli m.in. o niestosowanie do branży transportowej przepisów właściwych dla pracowników delegowanych (w ramach Pakietu Mobilności). Teraz czas, żeby ktoś zawalczył o zmiany systemu monitorowania przewozu towarów.

Będzie powtórka z ViaToll?

„Karanie” kierowców ciężarówek za niesprawności techniczne związane z wykorzystaniem dodatkowych urządzeń i oprogramowania było przed laty szeroko krytykowane przy okazji wprowadzenia systemu elektronicznego poboru opłat drogowych ViaToll. Początkowo ustawa z 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (stan prawny przed 2 stycznia 2015 r.; tj. Dz.U. z 2013 r. poz. 260 ze zm.) przewidywała możliwość nakładania na kierowców kar pieniężnych w przypadku nieuiszczenia opłaty, w sytuacji gdy kierowca nie miał możliwości jej „fizycznego” uiszczenia. Proces płatności jest bowiem w pełni zautomatyzowany. W związku z licznymi problemami z funkcjonowaniem tego systemu i częstymi nieprawidłowościami będącymi wynikiem niedociągnięć technologicznych wielokrotnie dochodziło do niezasadnego nakładania na kierowców kar pieniężnych. Postulaty zmiany przepisów wyszły więc od samej branży transportowej. Do odstąpienia od karania kierowców doszło dopiero na mocy nowelizacji ustawy w 2015 r. Obecnie, po niespełna trzech latach, pomysł karania kierowców powraca niczym bumerang, co z pewnością spowoduje podobną reakcję środowiska.