



15/01087/SEK17BU

Warszawa, dnia 13.07. 2015 r.

Pan

Stanisław Żmijan

Przewodniczący Podkomisji nadzwyczajnej do rozpatrzenia poselskich projektów ustaw: - o zmianie ustawy o straży gminnej, ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia (druk nr 2973), - o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw (druk nr 3222)

Szanowny Panie Przewodniczący,

Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce, przedstawia następujące stanowisko do poselskiego **projektu zmiany ustawy - Prawo o ruchu drogowym (druk nr 3222)**.

Podstawowym celem projektu ustawy o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym (druk nr 3222), jest zmiana trybu postępowania w przypadku popełnienia niektórych naruszeń w ruchu drogowym (niestosowanie się do ograniczenia prędkości lub niestosowanie się do sygnałów świetlnych) ujawnionych przy użyciu urządzeń rejestrujących. Istotą proponowanego rozwiązania jest odejście od konieczności bezwzględnego ustalenia sprawcy naruszenia w trybie postępowania w sprawach o wykroczenia (opartego na zasadzie winy) i zastąpienia go postępowaniem administracyjnym, gdzie nie jest wymagane ustalenie sprawcy naruszenia, a jedynie ustalenie faktu naruszenia prawa (tzw. deliktu administracyjnego). W takich przypadkach, odpowiedzialność będzie ponosił właściciel lub posiadacz pojazdu, a więc nie sprawca wykroczenia. Uzasadnieniem proponowanej zmiany - w ocenie projektodawców - jest niewydolność trybu mandatowego i jego negatywne skutki finansowe dla budżetu państwa. Z taką z propozycją rozwiązania problemu nie może się zgodzić ZMPD. Rozwiązanie to w znacznym stopniu negatywnie oddziaływać będzie dla przedsiębiorców wykonujących działalność transportową. W większości firm transportowych zatrudnionych jest od kilku do kilkudziesięciu kierowców, a w niektórych przypadkach jest ich nawet kilkuset. Oznacza to, że w przypadku naruszeń przepisów prawa o ruchu drogowym ujawnionych przy użyciu urządzeń rejestrujących odpowiedzialność ponosiliby przedsiębiorcy. A więc, to między innymi przewoźnicy drogowi będą musieli ponosić dodatkowe koszty z tytułu kar pieniężnych, na których powstanie nie mieli żadnego wpływu i którym nie są w stanie zapobiec.

Ponadto to przedsiębiorcy, a nie służby kontrolne, będą musiały prowadzić dochodzenie i ustalać sprawcę danego naruszenia, a następnie dochodzić od niego zwrotu poniesionych kar pieniężnych. W tym miejscu należy zwrócić uwagę na poważny problem, który wiąże się z uzyskaniem przez pracodawcę odszkodowania (zadośćuczynienia związanego z konieczności uiszczenia kary pieniężnej) od pracownika – kierowcy, który dopuścił się naruszenia przepisów ruchu drogowego. Zgodnie z przepisami Kodeksu pracy pracownik ponosi odpowiedzialność tylko wtedy, gdy pracodawca udowodni okoliczność uzasadniającą tą odpowiedzialność. Pracownik, na żądanie pracodawcy, może dobrowolnie wypłacić odszkodowanie, ale nie ma takiego obowiązku. W sytuacji odmowy pracownika, pracodawca musi wystąpić na drogę sądową i ponieść wszystkie związane z tym koszty. Nie ma on bowiem możliwości automatycznego potrącenia z wynagrodzenia kierowcy, określonej kwoty odpowiadającej karze administracyjnej nałożonej na przedsiębiorcę i przez niego zapłaconej, jeżeli pracownik na piśmie nie wyrazi zgody na takie potrącenie. Ponad to, jak zauważył SN w uchwale z dnia 4 października 1994 r., (sygn. akt PZP 41/94), za nieważną uznaje się także zgodę pracownika na potrącenie z wynagrodzenia należności z tytułu niedoborów, które mogą się ujawnić dopiero w przyszłości. Mając na uwadze liczbę zatrudnionych w przedsiębiorstwie kierowców i potencjalną skalę ewentualnych postępowań, sprawa regresu od kierowców może okazać się dla przedsiębiorcy bardzo kłopotliwa. Jedynym racjonalnym wówczas rozwiązaniem byłaby zmiana przepisów Kodeksu pracy i wprowadzenia przepisów umożliwiających w sytuacjach naruszeń przepisów ruchu drogowego automatycznego potrącenia z wynagrodzenia takich należności.

Należy zwrócić uwagę, że przedstawione w projekcie rozwiązanie, które ma obciążać właściciela lub posiadacza pojazdu spowoduje także negatywny wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego, gdyż spowoduje poczucie bezkarności sprawców naruszeń. Zauważyć należy, że jednym z celów kary jest funkcja prewencyjna, która w takich przypadkach nie zostanie w ogóle osiągnięta. Jednocześnie w proponowanej nowelizacji zamierza się, aby w przypadku czwartego i kolejnego naruszenia w ciągu 12 miesięcy od dnia ujawnienia pierwszego naruszenia, wysokość kar uległa podwyższeniu o 50 % . Powyższe rozwiązanie, którego istotą jest ustanowienie recydywy finansowej ma sens w przypadku ustalenia sprawcy naruszenia. Natomiast rozwiązanie to jest całkowicie nielogiczne w przypadku firm transportowych, gdzie karze podlegałby właściciel lub posiadacz pojazdu, a kara finansowa następowałaby absolutnie w oderwaniu od winy. Dlatego też, zaproponowane w nowelizowanej ustawie rozwiązanie jest całkowicie nie do przyjęcia dla środowiska przewoźników drogowych. Karalność właściciela lub posiadacza pojazdu mogłaby następować tylko i wyłącznie w sytuacji, gdy nie zostanie wskazana przez niego osoba kierująca pojazdem w dniu popełnienia naruszenia.

Ponadto należy zauważyć, że konsekwencją wprowadzenia zaproponowanych rozwiązań będzie to, iż zostaną wprowadzone dwa całkowicie odmienne tryby karania za te same naruszenia przepisów ruchu drogowego. W przypadku stwierdzenia naruszenia za pomocą urządzenia rejestrującego będzie nakładana kara pieniężna w drodze decyzji administracyjnej na właściciela pojazdu lub inny podmiot, który posiada tytuł prawny do władania tym pojazdem, przy użyciu którego dokonano naruszenia przepisów ruchu drogowego. W pozostałym zakresie, gdy naruszenia zostaną ujawnione w inny sposób np. przy użyciu przenośnych urządzeń rejestrujących lub obserwacji funkcjonariusza Policji, wtedy ściganie uczestników ruchu będzie się odbywać w trybie postępowania w sprawach o wykroczenia. Takie rozwiązanie budzi wątpliwość, co do zgodności z Konstytucją RP między innymi w zakresie zasady sprawiedliwości społecznej, a tym samym równości wobec prawa.

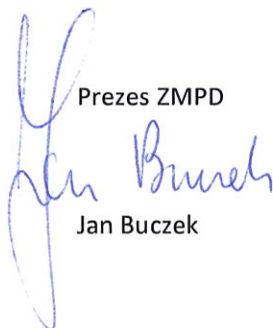
Uwagi szczegółowe:

- 1) Art. 1 pkt 7 projektu (dot. art. 129a) proponuje się skreślić ten punkt, pozostawiając dotychczasowe brzmienie art. 129a, który wskazuje, że kontrola ruchu drogowego następuje w odniesieniu do kierującego pojazdem, a nie właściciela lub posiadacza pojazdu.
- 2) W art. 1 pkt 9 projektu, proponuje się usunięcie ust. 2 w dodawanym art. 129fa, w którym wskazuje się, że do naruszeń ujawnionych przy użyciu stacjonarnego urządzenia rejestrującego, nie stosuje się przepisów Kodeksu wykroczeń. W tym zakresie proponuje pozostawienie dotychczasowych rozwiązań, aby w każdym przypadku naruszeń przepisów ruchu drogowego w zakresie przekroczenia dopuszczalnej prędkości czy też niestosowania się do sygnałów świetlnych odpowiadał zawsze sprawca naruszenia, czyli kierujący pojazdem.
- 3) W art. 1 pkt 13 projektu, proponuje się dostosowanie nowo dodawanego rozdziału 5 – *Kary pieniężne za naruszenia ujawnione przy użyciu stacjonarnego urządzenia rejestrującego*, do sytuacji w, której w pierwszej kolejności odpowiedzialność ponosi sprawca wykroczenia, a jeżeli nie można go ustalić, wówczas odpowiedzialność ponosi właściciel lub posiadacz pojazdu. Ponadto recydywa w postaci zwiększonej wysokości kary finansowej byłaby dopuszczalna jedynie w przypadku sprawcy naruszenia.
- 4) Art. 6 projektu, który odnosi się do spraw o wykroczenia popełnione w zakresie naruszeń niestosowania się ograniczenia prędkości określonego ustawą lub znakiem drogowym, ujawnionych przy użyciu urządzeń rejestrujących, przed dniem wejścia życie projektowanych przepisów, proponuje się konsekwentnie uchylić, w przypadku pozostawienia odpowiedzialności w trybie postępowania wykroczeniowego.

Podsumowując, ZMPD wyraża zdecydowanie negatywne stanowisko do projektowanej nowelizacji ustawy Prawo o ruchu drogowym. Za niedopuszczalne uznajemy zaniechanie ściągania sprawcy naruszenia i ograniczeniu się jedynie do nakładaniu kar pieniężnych na właściciela lub posiadacza pojazdu, co ma jedynie zwiększyć wpływy do budżetu państwa. Dlatego też ZMPD zgłasza zdecydowany sprzeciw, aby nieskuteczność działań organów państwa w zakresie egzekwowania prawa w trybie postępowania w sprawach o wykroczenia, czasochłonnego, nieefektywnego i nadmiernie kosztownego - w opinii projektodawców - przenieść na podmioty gospodarcze, w tym przede wszystkim na firmy transportowe, firmy leasingowe, firmy wynajmujące auta, itd. Jeszcze raz należy podkreślić rolę kary za nieprzestrzeganie obowiązującego prawa, a więc roli represyjnej i prewencyjnej. Już po raz kolejny podejmowane są próby zmiany prawa w taki sposób, które, aby odpowiedzialność ponosiły podmioty, które nie są w żaden sposób odpowiedzialne za naruszenia przepisów prawa. Takie rozwiązanie pozostaje w oczywistej sprzeczności z konstytucyjnym porządkiem prawnym. Nie ulega także wątpliwości, iż zaproponowane w projekcie rozwiązanie negatywnie wpłynie na podejmowane od kilku lat działania związane z poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego, skoro kierujący pojazdem, nieprzestrzegający ograniczeń prędkości w ruchu drogowym, będzie mógł uniknąć odpowiedzialności.

W projekcie nie zaproponowano żadnych rozwiązań umożliwiających nałożenie i wyegzekwowanie kar od kierujących pojazdami zarejestrowanymi za granicą, zwłaszcza w państwach niebędących członkami UE, co powoduje, że kierowcy ci niejednokrotnie pozostają bezkarni.

W świetle powyższego, w opinii ZMPD, należy przedłożony projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym (druk nr 3222) odrzucić w całości albo dokonać jego gruntownego przepracowania, w taki sposób, aby rola i zadania instytucji państwowych w zakresie egzekwowania prawa w Polsce nie zostały przerzucone na przedsiębiorców.



Prezes ZMPD
Jan Buczek