



Krajowa Sekcja Transportu Drogowego NSZZ „Solidarność”

Afiliowana w



03-734 Warszawa ul. Targowa 74

tel. +48 22 619 64 08 fax. +48 22 473 38 41

www.solidarnosc.org.pl/kstd e-mail: biuro.kstd@solidarnosc.org.pl

KSTD – 001/04/2014

Warszawa, dnia 22 kwietnia 2014r.

Sz.P.
Sekretarz Stanu
Zbigniew Rynasiewicz
Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju

W imieniu Rady KSTD NSZZ „Solidarność” zgłaszam uwagi do tzw. „społecznych propozycji zmian do projektu” do poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym i proszę o przeanalizowanie zgłoszonych propozycji.

1. Niezrozumiała jest propozycja uzupełnienia art. 13 ustawy o drogach publicznych o ust. 7, wobec powyższego proponujemy zgłoszoną propozycję w tym zakresie pominać zwłaszcza, że może to skutkować pomysłem oddawania pojazdów do użytkowania kierowcom, za które i tak ponoszą dziś odpowiedzialność zgodnie z zapisami Kodeksu Pracy.
2. Proponujemy wykreślenie zapisu **używania urządzenia zgodnie z przeznaczeniem**, gdyż art. 13ib pkt 3 nie definiuje, co ustawodawca rozumie przez ww. sformułowanie wobec powyższego nie można karać za nieprzestrzeganie normy prawnej, której znaczenie nie jest zdefiniowane.
3. Proponujemy wykreślenie obowiązku niezwłocznego zjechania z drogi płatnej, o którym mowa w art. 13ib ust. 2, gdyż kierowca nie jest elektronikiem i teletechnikem, aby stwierdzić fakt niesprawności urządzenia. Należy stwierdzić, że obowiązkiem kierowcy jest prowadzenie pojazdu, a nie wnoszenia opłat za swojego pracodawcę lub badanie przyczyn niesprawności urządzeń dostarczonych przez prywatną firmę, która powinna ponosić konsekwencje finansowe, za wprowadzanie do systemu poboru opłat, niesprawnych viaBox-ów czy wadliwych bramownic. Jeśli ww. obowiązek miałby pozostać niezrozumiałe jest **zwolnienie** z ww. obowiązku przewozów regularnych. Nasuwa się pytanie, komu łatwiej zaplanować koszty opłat na trasie przewozu lub podmienić środek transportu na sprawny – czy przedsiębiorcy wykonującemu powtarzalne przejazdy na linii komunikacyjnej, czy przewoźnikowi wykonującemu przewozy zgodnie ze zleceniami przychodzącymi często na komórkę i przekazującym tę informację kierowcy oddalonemu od firmy często o setki kilometrów, **odpowiedź wydaje się jednoznaczna**.
4. Proponujemy wykreślenie art. 13ib ust. 4, gdyż ustawodawca nie powinien ingerować w uprawnienia władcze jakie przysługują pracodawcy względem pracownika. Pracodawca może wyegzekwować od pracownika poszanowanie poleceń na podstawie Kodeksu Pracy i nie powinien wyręczać się Inspekcją Transportu

Drogowego. Ponadto pojazdy powinny być wyposażone w urządzenia viaBOX aby nie zmuszać kierowców do jazdy po drogach lokalnych, tylko po to by przedsiębiorca mógł zaoszczędzić kilka złotych, nie zważając na zwiększenie niebezpieczeństwa na dotychczas mało używanych drogach powiatowych i wojewódzkich będących alternatywą dla płatnych odcinków oraz niszcząc ich nawierzchnię.

5. Proponujemy wykreślenie w art. 13p ust. 2 pkt 1, 3, 4 i 5 ewentualnie pozostawienie kary za niewłaściwe określenie na urządzeniu, że wykonywany jest przejazd zestawem o DMC powyżej 12 ton maksymalnie do 200 złotych. Pozostałe sankcje nie mogą być nakładane na kierowcę ze względów, o których mowa w propozycjach powyżej.

W uzupełnienie naszego stanowiska do propozycji pracodawców pragniemy wskazać, że projekt ustawy nie rozwiązuje problemów i krzywd już wyrządzonych ww. ustawą. Kierowcy już raz skrzywdzeni tymi nieludzkimi przepisami będą jeszcze raz nimi skrzywdzeni przez fakt, że jedni mieli pecha i GITD nałożył już na nich karę a inni, wobec bezprzykładnej nieprofesjonalności tego organu, lub innych względów nadal nie otrzymali decyzji administracyjnej i prowadzone jest wobec nich postępowanie administracyjne czasem nawet od lipca 2011 r. i nadal nie zostało zakończone pomimo, że przepisy nakazują prowadzić postępowania tak by można je było zakończyć w terminie 30 dni.

Dlatego też proponujemy rozciągnąć nowe sprawiedliwsze przepisy w tym zakresie także na tych już ukaranych pechowców a nie pomagać tylko tym, na których GITD patrzył bardziej „łaskawie” naruszając przepisy procedury administracyjnej. Wobec powyższego proponujemy nadać nowe brzmienie art. 3 poselskiego projektu ustawy:

„Art. 3.1. Do postępowań wszczętych na podstawie art. 13k ust. 1 i 2 ustawy, o której mowa w art. 1, i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepis art. 13k ust. 1 pkt 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

2. W przypadku wydaniem decyzji ostatecznej na podstawie art. 13k ust. 1 i 2 ustawy, o której mowa w art. 1, adresat decyzji może w terminie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie przepisów ustawy, złożyć wniosek o wskazanie kwoty nieuiszczonych opłat w okresie poprzedzającym złożenie wniosku. Przekazując informację uprawniony organ wzywa do uiszczenia opłaty elektronicznej zgodnie z art. 13k ust. 4 ustawy, o której mowa w art. 1 i stwierdza, że nałożone kary pieniężne uznaje się za nie byłe pod warunkiem terminowego uiszczenia kwoty wskazanej w wezwaniu.“

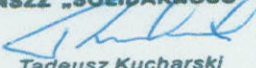
W ocenie Rady KSTD NSZZ „Solidarność” tzw. społeczne propozycje nie można nazwać społecznymi, gdyż są to propozycje lobby przedsiębiorców mające na celu zachować system karania wprowadzony w dziwnych okolicznościach w tempie wręcz ekspresowym w lipcu 2011 r. gdzie cała odpowiedzialność prowadzenia działalności gospodarczej została zdjęta z tych przedsiębiorców i przeniesiona na pracowników najemnych jakimi są kierowcy. Jaskrawym przykładem wypaczonego systemu karania pracownika za lenistwo, brak wiedzy lub zwykłe skąpstwo pracodawców jest ustawa o drogach publicznych (opłaty elektroniczne) i ustawa o transporcie drogowym (załącznik nr 1).

To w szeregach tej strony społecznej reprezentującej pracodawców jest najwięcej przypadków prowadzących do patologii (największe zjawisko szarej strefy w Polsce) jaką jest wymuszanie na pracownikach przyjmowania najniższego wynagrodzenia z minimalnym odpisem składki na ubezpieczenia społeczne, co doprowadza do ruiny system ubezpieczeń społecznych i przyszłe emerytury osób, które dziś pracują po 15 godzin dziennie i są zmuszane do wykazywania tej pracy jako tzw. „odpoczynek”.

Z wyrazami szacunku za Radę KSTD

Sekretarz
Rady Krajowej Sekcji Transportu Drogowego
NSZZ „SOLIDARNOŚĆ”

Gerard Skroński

Przewodniczący
Rady Krajowej Sekcji Transportu Drogowego
NSZZ „SOLIDARNOŚĆ”

Tadeusz Kucharski