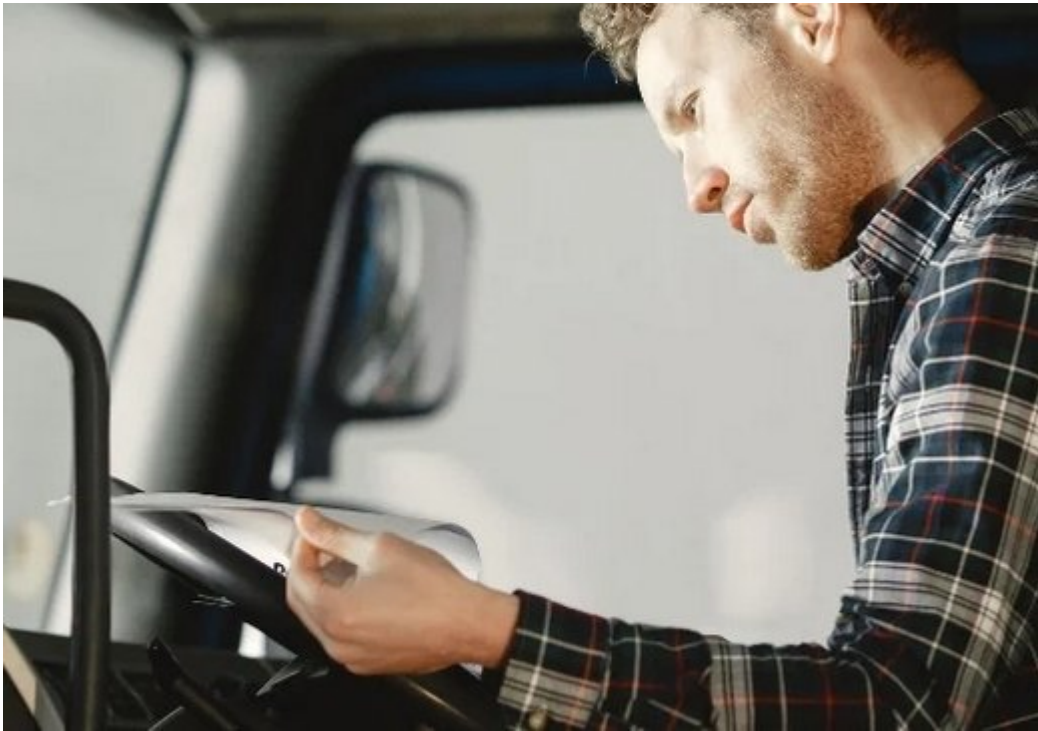


Inspekcje transportowe w UE z nowymi uprawnieniami

data aktualizacji: 2024.12.06



Już od 31 grudnia 2024 roku inspekcje transportowe w całej Unii Europejskiej zyskają nowe możliwości nadzoru, które znacząco wpłyną na funkcjonowanie branży zarówno w transporcie międzynarodowym, jak i krajowym. Dwukrotne wydłużenie okresu kontroli wiąże się z istotną zmianą procedur w firmach transportowych i przewozach osób, a także ze zwiększoną liczbą wykrytych naruszeń na drodze.

Jakie są konsekwencje tych zmian? I w jaki sposób przewoźnicy oraz osoby odpowiedzialne za transport publiczny mogą się na to przygotować?

Więcej wydruków z tachografu w pojeździe

Zmiana przepisów dotycząca rozszerzenia liczby dni, podlegających kontroli przez służby z 28 dni do 56 dni wstecz wynika z przepisów tzw. pakietu mobilności i zacznie obowiązywać już od 31 grudnia 2024 roku. Jest to ważne dla firm transportowych, ponieważ muszą oni wprowadzić takie procedury do firmy, by kierowca miał przy sobie wydruki tachografów z dłuższego okresu czasu.

- Trzeba tak przeorganizować dotychczasowe działanie, by wydruki z tachografu nie były od razu oddawane do centrali firmy. Od końca grudnia kierowca będzie musiał je mieć wszystkie przy sobie z ostatnich 56 dni wstecz, jeśli zostało na nich opisane jakieś naruszenie lub tachograf czy karta kierowców została uszkodzona. Warto także dodać, że w przypadku, gdy trucker zostanie zatrzymany do kontroli 31 grudnia br., to w praktyce może być skontrolowany za dni już od 5 listopada - komentuje Mateusz Włoch, ekspert ds. rozwoju i szkoleń, ekspert Inelo z Grupy Eurowag.

Jak zaznacza Łukasz Włoch, Główny ekspert ds. analiz i rozliczeń, Inelo z Grupy Eurowag nie ma pewności, jakie miesiące będą sprawdzane w czasie kontroli przez inspekcję - Do 30 grudnia br.

kierowca nie ma obowiązku trzymania wydruków z tachografów powyżej 28 dni i może je legalnie usunąć. Niemniej jednak od 1 stycznia 2025 roku może zdarzyć się sytuacja, że inspektor będzie chciał zweryfikować wydruki z ostatnich 56 dni, czyli z grudnia i listopada. Choć służby kontrolne powinny liczyć te 56 dni od stycznia i lutego przyszłego roku, to nie wiemy, jak się ostatecznie stanie. W dużej mierze zależy to od podejścia każdego inspektora.

Dlatego też, żeby uniknąć potencjalnych problemów warto być na to przygotowanym i zachować więcej wydruków, zwłaszcza, że brak wytłumaczenia naruszenia za granicą może wiązać się z wyższą karą w Polsce – podkreśla ekspert Łukasz Włoch.

Więcej wykrytych naruszeń

Inną, ważną konsekwencją wprowadzenia nowych przepisów jest większe ryzyko wykrycia naruszeń na drodze, a to może wiązać się z większymi karami dla firm transportowych.

- Dwukrotnego wydłużenie okresu kontrolnego do 56 dni oznacza większą liczbę naruszeń, które mogą zostać znalezione w czasie zatrzymania kierowcy przez służby, a co za tym idzie możliwością nałożenia wyższych kar dla przedsiębiorstwa. Trzeba również zaznaczyć, że więcej wykrytych naruszeń, które przypadają na jeden pojazd, może wiązać się z dalszymi, negatywnymi konsekwencjami dla firmy. Po wystąpieniu już jednego, najpoważniejszego naruszenia w całej UE, jakim jest np. jazda bez karty, manipulacje tachografem lub brak ważnego badania technicznego pojazdu, naruszenie to trafia do naszego systemu KREPTD, a dzięki temu GITD może rozpocząć postępowanie w sprawie oceny tzw. dobrej reputacji przewoźnika. Te badania w ostatnim czasie stały się również cięższe, ponieważ jeśli firma transportowa miała takie postępowanie w przeszłości i po raz kolejny popełniła najpoważniejsze naruszenie, to przewoźnikowi będzie trudniej udowodnić to, że wprowadził do firmy procedury, które miały na celu temu zapobiec. W konsekwencji utraty dobrej reputacji przewoźnikowi może zostać zawieszona zezwolenie na wykonywanie zawodu. W takich sytuacjach warto zwrócić się o pomoc do naszych specjalistów z OCRK, którzy mogą wesprzeć firmę w postępowaniu związanym z oceną dobrej reputacji – komentuje Mateusz Włoch.

56 dni pod lupą inspekcji

W związku z wydłużeniem okresu kontroli inspektorzy będą mogli łatwiej weryfikować również naruszenia na drodze związane z odroczeniami tygodniowymi, szczególnie dotyczące rekompensat odroczeń tygodniowych skróconych. Z kolei służby nie będą kontrolować obowiązkowego powrotu pojazdu do kraju siedziby, mimo że wydłużony okres kontroli pozwalałby na to. Na początku października br. roku przepis ten został zniesiony przez wyrok TSUE.

Nowe przepisy w zakresie wydłużonego okresu kontroli mają dotyczyć również kierowców autobusów, zarówno na liniach regularnych, jak i w przewozach okazjonalnych.

- Kierowcy wykonujący regularne przewozy osób na trasach do 50 km będą również kontrolowani z ostatnich 56 dni wstecz. Co najważniejsze w czasie zatrzymania przez służby mogą zostać poproszeni o pokazanie planu pracy z tego okresu, więc ten harmonogram każdy kierowca powinien mieć również przy sobie. I tutaj również dobrze jest zrobić ten plan z wyprzedzeniem na okres listopad i grudzień i w razie konieczności zatrzymać go do kontroli przez cały styczeń w następnym roku – mówi Mateusz Włoch.

Miejsca na karcie może nie wystarczyć

Choć karty kierowców drugiej generacji w pierwszej wersji (wydane przed sierpniem 2023 roku) czy karty kierowców z krajów trzecich, czyli pierwszej generacji, są kompatybilne z najnowszymi

tachografami, to mają one ograniczoną pojemność. Co to oznacza?

- Nawet jeśli kierowca ma pojazd, który jest wyposażony w najnowszą wersję tachografu, to i tak musi on wpisywać kraj rozpoczęcia i zakończenia pracy. Biorąc pod uwagę fakt, że nastąpi podwojenie okresu kontrolnego do 56 dni, to 112 miejsc przeznaczonych do wpisów kraju na karcie kierowcy może nie wystarczyć. Co się dzieje w takiej sytuacji? Te najstarsze wpisy zostaną nadpisane, a inspektor może zauważyć, że od pewnego momentu brakuje wpisów dotyczących kraju rozpoczęcia i zakończenia pracy, co nie oznacza, że kierowca ich nie zarejestrował. Może to wynika właśnie ze zbyt małej pojemności na karcie. Trzeba jednak być tego świadomym i w razie konieczności podesłać poprzedni odczyt z karty kierowcy, najlepiej jeszcze w czasie kontroli. W naszym programie dla służb kontrolnych TachoScan Control wprowadziliśmy na to zabezpieczenie i jeśli będzie brakować wpisu kraj w przypadku, gdy skończyła się pamięć na karcie, to inspektorom nie będzie się to wyświetlać jako naruszenie - podsumowuje Mateusz Włoch.

Fot. Inelo

Źródło: <http://www.swiatopon.info/drukujpdf/arttykul/77347>