

Miąsko Mariusz (Obywatelstwo: polskie)  
zam.: Kogutek 1, 32 – 300 Olkusz (Polska)  
Prowadzący działalność gospodarczą pod nazwą:  
**KANCELARIA PRAWNA VIGGEN s.c.**  
adres do korespondencji:  
ul. Częstochowska 6,  
32-085 Modlnica (Polska)  
tel./fax.: (+ 48) 012 637 24 57  
mobil: (+ 48) 509 982 577  
<http://www.kancelariaprawnaviggen.pl>

Modlnica k. Krakowa, dnia 02 maja 2012 r.

**European Parliament**  
**The President of the European Parliament**  
Rue Wiertz  
B-1047 BRUKSELA

**- Petycja -**

Działając w oparciu przepisy Art. 20 ust. 2 d i Art. 227 *Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TfUE)* opublikowanego w Dz. Urz. UE 2008 C 115, uwzględniając zmiany wprowadzone przez protokół o sprostowaniu do Traktatu z Lizbony (Dz. Urz. UE 2009 C 290), które stanowią, iż każdej osobie fizycznej lub prawnej mającej miejsce zamieszkania lub statutową siedzibę w państwie członkowskim przysługuje uprawnienie do kierowania, indywidualnych lub wspólnie z innymi osobami, petycji do Parlamentu Europejskiego (PE), przedkładam niniejszą petycję dotyczącą kwestii związanej z istotnym problemem dotyczącym wprowadzenia w życie prawa Unii Europejskiej.

#### **Uzasadnienie**

Zważając na fakt, iż przedmiotem petycji mogą być w szczególności sprawy objęte zakresem działalności Unii Europejskiej, które mają charakter ogólny lub dotyczą w/w osoby bezpośrednio, informuję, że treścią niniejszej petycji jest zagadnienie związane wprost z zakresem działalności mojej Kancelarii i dotyczy w szczególności problemów związanych z wprowadzeniem w życie prawa UE.

Prowadzona przez zemie Kancelaria Prawna Viggen s.c. zajmuję się doradztwem prawnym oraz prowadzeniem szkoleń dla kadr zarządzających przedsiębiorstw transportowych w zakresie przewozu drogowego.

Zakres wykonywanej działalności ujawnił istotne trudności w wprowadzaniu w życie postanowień *Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego I Rady (WE) NR 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące warunków zawodu przewoźnika drogowego i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE.*

Załącznik IV w/w rozporządzenia, który w zw. z postanowieniami art. 6 ust. 1 lit. b, art. 6 ust. 2 lit. a przedmiotowego rozporządzenia ustanawia „*najpoważniejsze naruszenia dla celów art. 6 ust. 2 lit. a)*”, ustanawia normy prawne, których dyspozycje nie sposób wprowadzić w życie.

W grupie najpoważniejszych naruszeń dla celów art. 6 ust. 2 lit. a) wskazano 4 normy, których źródłem jest (najprawdopodobniej) rozporządzenie 561/2006 WE.

Nie określono jednoznacznie, że o normy tego właśnie rozporządzenia ustawodawcy chodzi.

Można jedynie drogą logicznej dedukcji dojść do takich wniosków.

Ponadto w grupie najpoważniejszych naruszeń określono sankcje za przekroczenia 4 norm temporalnych.

Sposób opisu (zastosowanych instytucji prawnych) został sporządzony tak niefortunnie, że nie ma realnej możliwości ustalenia o jakie normy tak naprawdę chodzi.

Treść przepisu brzmi:

„1.

a) *Przekroczenie maksymalnych sześć- lub czternastodniowych okresów prowadzenia pojazdu o co najmniej 25 %.*

b) *Przekroczenie, w rozliczeniu dziennym, o co najmniej 50 % maksymalnego dziennego czasu prowadzenia pojazdu bez przerwy lub czasu odpoczynku trwającego nieprzerwanie przynajmniej 4,5 godziny.*”

Przeanalizuję kolejno poszczególne zapisy:

W punkcie: a) „*przekroczenie maksymalnych sześć - lub czternastodniowych okresów prowadzenia pojazdu o co najmniej 25 %*”.

Należy zauważyć że **nie istnieją sześć – lub czternastodniowe okresy prowadzenia pojazdów**. Brak też takich instytucji prawnych w rozporządzeniu 561/2006 WE.

Rozporządzenie 561/2006 WE nie zna następujących norm określonych w przedmiotowym załączniku do rozporządzenia 1071/2009 WE:

– „**sześciodniowych okresów prowadzenia pojazdu**” - w art. 8 ust. 6 przewidziano maksymalny odcinek czasu 6 x 24 godziny pomiędzy dwoma odpoczynkami tygodniowymi. (cytat: „*Tygodniowy okres odpoczynku rozpoczyna się nie później niż po zakończeniu sześciu okresów 24 godzinnych licząc od końca poprzedniego tygodniowego okresu odpoczynku.*”). Nie ma on jednak

nic wspólnego z sześcioma **okresami prowadzenia pojazdu** ponieważ jest to zupełnie odmienne zagadnienie, które nie zostało w żaden sposób uregulowane przepisami.

Ustawodawca w rozporządzeniu 561/2006 WE **nie określił maksymalnej ilości „okresów prowadzenia pojazdów”**. Nie można więc przewidzieć za to sankcji względem przewoźnika.

– **„czternastodniowych okresów prowadzenia pojazdu”** - w art. 6 ust. 3 rozporządzenia 561/2006 WE określono że *„Łączny czas prowadzenia pojazdu w ciągu dwóch kolejnych tygodni nie może przekroczyć 90 godzin.”* Wbrew pozorom dwutygodniowy okres prowadzenia pojazdu to nie to samo co 14 dniowy okres prowadzenia pojazdu ponieważ dzięki definicji tygodnia wiadomo jak należy go rozumieć. Natomiast brak jest instytucji prawnej **„czternastodniowych okresów prowadzenia pojazdu”** przez co nie określono od kiedy te 14 dni należy rozpocząć naliczać. Nigdy nie określono też maksymalnej ilości godzin prowadzenia pojazdu w ciągu 14 dni. Nie można więc przewidzieć względem przewoźnika sankcji za przekroczenia normy która nie istnieje.

#### Różnica matematyczna:

W zależności od tego jaką normę miał na myśli ustawodawca inaczej będzie się kształtowała wartość 25%, której przekroczenie będzie skutkowało względem przedsiębiorcy najpoważniejszymi sankcjami (poprze utratę waloru tzw.: „dobrej reputacji”, która jest niezbędna do możliwości wykonywania legalnego transportu).

Zadaję więc pytanie, czy prawodawcy unijnemu chodziło o normę:

a) 6 X 24 godziny (pomiędzy odpoczynkami tygodniowymi) ?

$6 \times 24 \text{ godziny} = 144 \text{ godziny} \times 25\% = 36 \text{ godzin}$  (maksymalna norma której nie wolno przekroczyć)

b) 56 godzin w tygodniu i o 90 godzin w 2 tygodniach ?

$56 \text{ godzin} \times 25\% = 14 \text{ godzin}$

$90 \text{ godzin} \times 25\% = 22,5 \text{ godziny}$

W punkcie: b) *„Przekroczenie, w rozliczeniu dziennym, o co najmniej 50 % maksymalnego dziennego czasu prowadzenia pojazdu bez przerwy lub czasu odpoczynku trwającego nieprzerwanie przynajmniej 4,5 godziny.”*

Należy zauważyć że nie istnieją normy *„Przekroczenie, w rozliczeniu dziennym, o co najmniej 50 % maksymalnego dziennego czasu prowadzenia pojazdu bez przerwy”*.

Brak jest też takich instytucji prawnych w rozporządzeniu 561/2006 WE.

Rozporządzenie 561/2006 WE nie zna normy określonej w przedmiotowym załączniku do rozporządzenia 1071/2009 WE:

– *„Przekroczenie, w rozliczeniu dziennym, o co najmniej 50 % maksymalnego dziennego*

czasu prowadzenia pojazdu bez przerwy".

Owszem – istnieje w rozporządzeniu 561/2006 WE instytucja prawna „dziennego czasu prowadzenia pojazdu” ale nie ma ta instytucja nic wspólnego z instytucją prawną: „przerwy”, która została określona w art. 7 rozporządzenia 561/2006 WE.

Prawdopodobnie doszło do pomyłki redakcyjnej i ustawodawcy najprawdopodobniej chodziło o instytucję prawną „odpoczynku” uregulowaną w art. 8 rozporządzenia 561/2006 WE.

W zależności od tego jaką normę miał na myśli ustawodawca inaczej będzie się kształtowała wartość 25%, której przekroczenie będzie skutkowało względem przedsiębiorcy najpoważniejszymi sankcjami (poprze utratę waloru tzw.: „dobrej reputacji”, która jest niezbędna do możliwości wykonywania legalnego transportu).

Istotne, dla wprowadzenia w życie powyższych norm, jest więc pytanie, czy ustawodawcy chodziło o normę:

a) max.  $50\% \times 9$  godzin (lub 10 godzin 2 razy w tygodniu) godzin = 4,5 (5) godzin

b) max.  $50\% \times 4,5$  godziny (do „przerwy”) = 2,25 godziny

Wątpliwości budzi także kolejny zapis:

– „Przekroczenie w rozliczeniu dziennym: czasu odpoczynku trwającego nieprzerwanie przynajmniej 4,5 godziny.”

Proszę o określenie jednoznaczne, czy chodzi o przekroczenie, czy też o skrócenie odpoczynku oraz określenie którego odpoczynku – dziennego czy też tygodniowego – ponieważ w „rozliczeniu dziennym” istnieje możliwość skrócenia także odpoczynku tygodniowego (trwającego nie mniej niż 24 godziny).

Powyższe przepisy są w mojej ocenie całkowicie niejasne a wręcz sprzeczne wewnątrz co w tej sytuacji poważnie zmniejsza bezpieczeństwo prowadzenia działalności transportowej ponieważ brak jest jednoznacznych wytycznych dla przedsiębiorców transportowych określających granice ich odpowiedzialności oraz pozostawiona została przestrzeń dla swobodnej interpretacji organów kontrolnych co poważnie zmniejsza bezpieczeństwo prowadzenia działalności transportowej. Ponadto istnieją poważne trudności w wprowadzaniu w życie dyspozycji zaprezentowanych powyżej norm prawnych.

z poważaniem  
Mariusz Miąsko