

Uzasadnienie

Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw zakłada zmianę przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 919 i 1005), zwanej dalej: utd lub ustawą, a także ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. z 2019 r. poz. 1412), ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 756) oraz ustawy z dnia 5 lipca 2018 r. o tachografach (Dz. U. z 2020 r. poz. 900). Celem projektowanej ustawy zmieniającej jest transpozycja do polskiego porządku prawnego art. 2 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1057 z dnia 15 lipca 2020 r. ustanawiającej przepisy szczególne w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE dotyczące delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego oraz zmieniającej dyrektywę 2006/22/WE w odniesieniu do wymogów w zakresie egzekwowania przepisów oraz rozporządzenie (UE) nr 1024/2012, zwanej dalej: dyrektywą (UE) 2020/1057, stanowiącej jeden z aktów wchodzących w skład tzw. Pakietu Mobilności I¹⁾.

Przedmiotowa dyrektywa weszła w życie z dniem 1 sierpnia 2020 r. Państwa członkowskie zostały zobowiązane do wprowadzenia środków niezbędnych do jej wykonania do dnia 2 lutego 2022 r. i od tego też dnia te środki należy stosować. Zgodnie z motywem 1 dyrektywy (UE) 2020/1057 zmierza ona do utworzenia bezpiecznego, efektywnego i społecznie odpowiedzialnego sektora transportu drogowego. Ponadto celem dyrektywy jest zapewnienie równowagi między poprawą warunków socjalnych i warunków pracy kierowców a zwiększeniem swobody świadczenia usług transportu drogowego w oparciu o uczciwą konkurencję między krajowymi i zagranicznymi przewoźnikami, co w konsekwencji powinno przyczynić się do usprawnienia funkcjonowania rynku transportu drogowego w Unii Europejskiej (por. motyw 3 dyrektywy (UE) 2020/1057).

¹⁾ W skład tzw. Pakietu Mobilności I wchodzi:

- 1) rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1054 z dnia 15 lipca 2020 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 w odniesieniu do minimalnych wymogów dotyczących maksymalnego dziennego i tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu, minimalnych przerw oraz dziennego i tygodniowego okresu odpoczynku oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 165/2014 w odniesieniu do określania położenia za pomocą tachografów;
- 2) rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1055 z dnia 15 lipca 2020 r. zmieniające rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, (WE) nr 1072/2009 i (UE) nr 1024/2012 w celu dostosowania ich do zmian w transporcie drogowym;
- 3) rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1056 z dnia 15 lipca 2020 r. w sprawie elektronicznych informacji dotyczących transportu towarowego;
- 4) dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1057 z dnia 15 lipca 2020 r. ustanawiająca przepisy szczególne w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE dotyczące delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego oraz zmieniająca dyrektywę 2006/22/WE w odniesieniu do wymogów w zakresie egzekwowania przepisów oraz rozporządzenie (UE) nr 1024/2012.

Na mocy art. 2 dyrektywy (UE) 2020/1057 zmienione zostały przepisy dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie minimalnych warunków wykonania rozporządzeń (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014 oraz dyrektywy 2002/15/WE w odniesieniu do przepisów socjalnych dotyczących działalności w transporcie drogowym oraz uchylającej dyrektywę Rady 88/599/EWG (Dz. Urz. UE L 102 z 11.4.2006, s. 35, z późn. zm.), zwanej dalej: dyrektywą 2006/22, poprzez rozszerzenie zakresu istniejących, określonych w niej jednolitych wymogów dotyczących egzekwowania przepisów dotyczących czasu pracy i odpoczynku o kontrolę przestrzegania przepisów o czasie pracy, określonych w dyrektywie 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 marca 2002 r. w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego (Dz. Urz. WE L 80 z 23.3.2002, str. 35; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne. rozdz. 5, t. 4, str. 224), rozszerzenie współpracy i wymiany informacji między organami kontrolnymi państw członkowskich, a także rozszerzenie wykorzystania krajowych systemów oceny ryzyka.

Projektowana ustawa oprócz zmian wynikających z wdrożenia dyrektywy (UE) 2020/1057 wprowadza także zmiany mające na celu zwiększenie skuteczności nadzoru nad rynkiem usług przewozowych w Polsce, eliminację nieuczciwej konkurencji między przewoźnikami i lepszą ochronę rynku wewnętrznego przed nieuczciwą konkurencją ze strony przewoźników spoza Unii Europejskiej, wpisując się jednocześnie w „ratio legis” transponowanej dyrektywy.

Projekt ustawy ma na celu również zapewnienie stosowania przepisów:

- rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1054 z dnia 15 lipca 2020 r. zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 561/2006 w odniesieniu do minimalnych wymogów dotyczących maksymalnego dziennego i tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu, minimalnych przerw oraz dziennego i tygodniowego okresu odpoczynku oraz zmieniającego rozporządzenie (UE) nr 165/2014 w odniesieniu do określania położenia za pomocą tachografów (Dz. Urz. UE L 249 z 31.7.2020, str. 1), zwanego dalej: rozporządzeniem (UE) 2020/1054,
- rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1055 z dnia 15 lipca 2020 r. zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1071/2009, (WE) nr 1072/2009 i (UE) nr 1024/2012 w celu dostosowania ich do zmian w transporcie drogowym (Dz. Urz. UE L 249 z 31.7.2020, str. 17).

Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw wprowadza zmiany w zakresie postępowania administracyjnego w przedmiocie

badania dobrej reputacji oraz wydawania świadectw kierowcy również w stosunku do kierowców niebędących obywatelami państwa członkowskiego Unii Europejskiej, zatrudnionych przez przedsiębiorcę mającego siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, wykonującego międzynarodowy transport drogowy rzeczy pojazdami samochodowymi od dmc powyżej 2.5 tony i nieprzekraczającej 3.5 tony.

W projekcie ustawy zaproponowano także niezbędne zmiany w dotychczas istniejących przepisach, mając na uwadze potrzebę wyeliminowania niejasności oraz poprawę czytelności norm prawnych sprawiających trudności w interpretacji.

Przedmiotowe zmiany są niezbędne także w celu prawidłowego dostosowania przepisów krajowych do przepisów wprowadzonych tzw. Pakietem Mobilności.

Dotychczas, przepisy dotyczące dostępu do zawodu przewoźnika drogowego nie miały zastosowania do przedsiębiorców wykonujących zawód przewoźnika drogowego rzeczy wyłącznie z wykorzystaniem pojazdów silnikowych, których dopuszczalna masa całkowita nie przekracza 3,5 tony, lub zespołów pojazdów, które nie przekraczają tego limitu. Liczba przedsiębiorstw prowadzących działalność z wykorzystaniem takich pojazdów w ruchu krajowym i międzynarodowym stale rośnie. W związku z tym poprzez przepisy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2020/1055 objęto wskazanych przedsiębiorców regulacjami dotyczącymi dostępu do zawodu przewoźnika drogowego, przewidzianymi w rozporządzeniu (WE) nr 1071/2009. Takie rozwiązanie ma na celu zapewnienie minimalnego poziomu profesjonalizacji sektora wykorzystującego pojazdy silnikowe, które są przeznaczone wyłącznie do przewozu rzeczy i których dopuszczalna masa całkowita nie przekracza 3,5 tony, a tym samym zbliżenia warunków konkurencji między wszystkimi przewoźnikami. Wymogom dotyczącym dostępu do zawodu został nadany obowiązkowy charakter w odniesieniu do przewoźników wykorzystujących w transporcie międzynarodowym rzeczy pojazdy silnikowe lub zespoły pojazdów, które są przeznaczone wyłącznie do przewozu rzeczy i których dopuszczalna masa całkowita przekracza 2,5 tony, ale nie przekracza 3,5 tony.

Zmiana w art. 1 pkt 4 projektu ustawy wynika ze zmiany art. 6 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009. W związku z tym dokonano nowelizacji art. 5 utd poprzez dodanie do katalogu przestępstwa z dziedziny prawa podatkowego. W związku z tym, przedsiębiorca nie będzie spełniał dobrej reputacji, a tym samym nie uzyska zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego za przestępstwa umyślne w zakresie uchylania się od opodatkowania, posługuje się imieniem i nazwiskiem, nazwą lub firmą innego podmiotu czy

też nie wystawia faktury lub rachunku, wystawia je w sposób wadliwy albo odmawia ich wydania.

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2020/1055 wprowadziło obowiązek uzyskania dokumentu potwierdzającego spełnienie warunków dostępu do zawodu przewoźnika drogowego i rynku dla przedsiębiorców wykorzystujących w swojej działalności przewozowej pojazdy, które są przeznaczone wyłącznie do przewozu rzeczy i których dopuszczalna masa całkowita przekracza 2,5 tony, ale nie przekracza 3,5 tony. Projekt ustawy zakłada, że takie uprawnienie będzie wydawał starosta właściwy dla siedziby przedsiębiorcy określonej we właściwym rejestrze, a w przypadku przedsiębiorców będących osobami fizycznymi miejsca stałego prowadzenia działalności określonego w CEIDG. W przypadku ubiegania się o licencję wspólnotową przedsiębiorca będzie mógł również ubiegać się o zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego wydawane przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego (art. 1 pkt 4 lit. a projektu ustawy).

Jednocześnie projekt ustawy zakłada doprecyzowanie określenia właściwości miejscowej organu właściwego do udzielenia licencji na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób samochodem osobowym, licencji na wykonywanie krajowego transportu drogowego pojazdem samochodowym przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu powyżej 7 i nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą lub licencji na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy, poprzez wskazanie, że jest nim starosta właściwy dla siedziby przedsiębiorcy określonej we właściwym rejestrze, a w przypadku przedsiębiorców będących osobami fizycznymi miejsca stałego prowadzenia działalności określonego w CEIDG.

Zmiany przewidziane w art. 1 pkt 5 lit. a projektu ustawy wynikają z zmian w art. 5a rozporządzenia (WE) nr 1071/2009. W związku z tym dokonano zmiany w art. 7a w ust. 2. W wyniku tego wniosek o udzielenie zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego lub licencji wspólnotowej będzie zawierał informację o adresie siedziby przedsiębiorcy oraz obowiązek wskazania adresów posiadanych lokali, w których będzie dostęp do oryginałów dokumentów dotyczących głównej działalności transportowej prowadzonej przez przedsiębiorcę (w szczególności do umów przewozowych, dokumentów dotyczących pojazdów, którymi dysponuje przedsiębiorca, dokumentów księgowych, akt dotyczących pracowników, umów o pracę, dokumentów dotyczących zabezpieczenia społecznego, dokumentów zawierających dane na temat przydziału zleceń dla kierowców i ich delegowania, jak i dokumentów zawierających dane na temat kabotażu i czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku).

Zmiana w art. 7a ust. 3 pkt 6 ustawy o transporcie drogowym spowoduje, że do wniosku o udzielenie zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego dołącza się informację z Krajowego Rejestru Karnego dotyczącą również dyrektora wykonawczego przedsiębiorstwa transportowego. Zmian wynika ze wskazania w rozporządzeniu (WE) nr 1071/2009 konieczności potwierdzenia spełnienia wymogu dobrej reputacji przez dyrektorów wykonawczych przedsiębiorcy transportowego.

Natomiast zmiana brzmienia lit. c wynika z podziału art. 7c ustawy o transporcie drogowym na ustępy.

Dodanie w art. 7a ust. 8 spowoduje, że po uzyskaniu zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego przedsiębiorca przedkłada do organu udzielającego zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego oświadczenie o liczbie zatrudnionych osób. Oświadczenie takie będzie składane pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań (art. 1 pkt 5 lit. c projektu ustawy).

Jednocześnie po uzyskaniu zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego przedsiębiorca będzie obowiązany przedłożenia do organu udzielającego takiego zezwolenia wykaz pojazdów zawierający informację o dopuszczalnej masie całkowitej zgłaszanych pojazdów (art. 1 pkt 5 lit. d projektu ustawy).

W związku ze zmianą art. 7 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 konieczna jest zmiana art. 7b ust. 4 utd. W wyniku wprowadzonej zmiany, jeżeli przedsiębiorca powierzył prowadzenie ksiąg rachunkowych przedsiębiorcy prowadzącemu usługowe prowadzenie ksiąg rachunkowych, dokumentacja będzie musiała być przechowywana na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

Zmiana w art. 1 pkt 7 projektu ustawy polega na dopracowaniu kwestii związanej z zasadami wyznaczania zarządzającego transportem w przedsiębiorstwach transportowych. W związku z mikroprzedsiębiorstwa może bez wyznaczania zarządzającego transportem, w drodze umowy wyznaczyć osobę fizyczna uprawniona do wykonywania zadań zarządzającego transportem.

Przedsiębiorca wykonujący zawód przewoźnika drogowego, który wyznaczy zarządzającego transportem, który w sposób rzeczywisty i ciągły zarządza operacjami transportowymi tego przedsiębiorstwa, ma rzeczywisty związek z przedsiębiorstwem, polegający na tym, że jest np. jego pracownikiem, dyrektorem, właścicielem lub udziałowcem oraz posiada miejsce zamieszkania na terenie Wspólnoty, będzie mógł kierować operacjami transportowymi w jednym przedsiębiorstwie, bez górnej granicy limitu pojazdów.

Natomiast jeżeli przedsiębiorca nie spełnia wymogu posiadania kompetencji zawodowych, może wyznaczyć osobę fizyczną na podstawie umowy do wykonywania zadań zarządzającego transportem. Osoba taka może kierować operacjami transportowymi nie więcej niż w czterech różnych przedsiębiorstwach, realizowanymi za pomocą połączonej floty, liczącej ogółem nie więcej niż 50 pojazdów.

Główny Inspektor Transportu Drogowego, zgodnie z art. 7d ust. 1 utd jest, obok starostów, organem właściwym do rozpoznania spraw w przedmiocie dokonania oceny, czy przedsiębiorca prowadzący działalność gospodarczą w zakresie transportu drogowego spełnia wymóg dobrej reputacji. Procedura ta wszczynana jest z uwagi na stwierdzenie przez organ poważnych naruszeń związanych z wykonywanym transportem drogowym na terenie kraju, jak i na terenie innych państw należących do Europejskiego Obszaru Gospodarczego, lub stwierdzeniem popełnienia przestępstwa wskazanego w katalogu zawartym w art. 5 ust. 2a utd. Zmiana w art. 1 pkt 8 projektu ustawy polega na dodaniu do katalogu osób względem, których może być wszczęte postępowanie o utratę dobrej reputacji dyrektora wykonawczego.

Jednocześnie organ wszczyna postępowanie administracyjne w zakresie spełniania wymogu dobrej reputacji przewoźnika drogowego, zarządzającego transportem lub osoby fizycznej, o której mowa w art. 7c ust. 1 utd w przypadku gdy orzeczono prawomocny wyrok skazujący za przestępstwo w dziedzinach określonych w art. 6 ust. 1 lit. b rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 w zakresie naruszenia przepisów wspólnotowych dotyczących w szczególności:

- czasu prowadzenia pojazdu i odpoczynku kierowców, czasu pracy oraz instalacji i używania urządzeń kontrolnych;
- maksymalnej masy i wymiarów pojazdów użytkowych w ruchu międzynarodowym;
- kwalifikacji wstępnej i ustawicznego kształcenia kierowców;
- badań technicznych w celu dopuszczenia pojazdów użytkowych do ruchu, w tym obowiązkowych badań technicznych pojazdów silnikowych;
- dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych rzeczy lub, w odpowiednim przypadku, dostępu do rynku przewozu drogowego osób;
- bezpieczeństwa w drogowym przewozie towarów niebezpiecznych;
- instalacji i używania ograniczników prędkości w niektórych rodzajach pojazdów;
- praw jazdy;
- dostępu do zawodu;
- transportu zwierząt.

Zmiana w art. 1 pkt 9 dotyczy zmiany zastosowania środka rehabilitacyjnego w celu odzyskania dobrej reputacji, o którym mowa w art. 7e utd. Szczegółowy tryb przeprowadzania wskazanego szkolenia zostanie określony w rozporządzeniu ministra właściwego do spraw transportu. Natomiast egzamin konieczny do odzyskania dobrej reputacji będzie tożsamym z egzaminem, o którym mowa w art. 37 ust. 1 utd.

Jednocześnie projekt utd zawiera katalog środków rehabilitacyjnych, o których mowa w art. 6 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, niezbędnych do odzyskania dobrej reputacji.

Zmiana w art. 1 pkt 10 projektu ustawy dotyczy wykazu dokumentów, które przedsiębiorca musi dołączyć do wniosku o udzielenie licencji, o których mowa w art. 5b ust. 1 i 2 i wynika z zastąpienia zaświadczenia o niekaralności oświadczeniem przedsiębiorcy o niekaralności kierowców przez niego zatrudnionych lub wykonujących przewozy na jego rzecz. Dotyczy to przewozów realizowanych na potrzeby własne, czyli pomocniczo względem podstawowej działalności gospodarczej.

Zmiana w art. 11 udt polega na doprecyzowaniu przepisów związanych z przekazywaniem dokumentów zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego do starosty właściwego dla siedziby przedsiębiorcy, w przypadku utraty przez przedsiębiorcę uprawnień wynikających z licencji wspólnotowej. Dotychczas w przypadku przekazania takich dokumentów starosta właściwy dla siedziby przedsiębiorcy był właściwy względem wydawania wypisów z takiego zezwolenia. Zmiana art. 11 utd spowoduje, że po przekazaniu dokumentów zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego starosta będzie właściwy względem całości spraw wynikających z tego zezwolenia.

Zmiana w art. 11a udt ma charakter doprecyzowujący obowiązujące przepisy ustawy. Przedsiębiorca posiadający zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego nie będzie mógł:

- 1) posiadać wypisów z tego zezwolenia i wypisów z licencji wspólnotowej w łącznej liczbie przekraczającej liczbę pojazdów, dla których został udokumentowany wymóg zdolności finansowej;
- 2) wykorzystywania do wykonywania krajowego lub międzynarodowego transportu drogowego pojazdów niezgłoszonych do tego zezwolenia.

Ponadto dodanie ust. 3 doprecyzuje, że w przypadku wykorzystywania pojazdu lub zespołu pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony do zezwolenia na

wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego nie wydaje się wypisu lub wypisów z tego zezwolenia.

Natomiast ust. 4 stanowi, że przedsiębiorca nie będzie mógł zgłosić do zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego oraz licencji wspólnotowej pojazdów niezarejestrowanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

Zmiana w art. 16b ust. 1 utd reguluje sytuację stwierdzenia niezdolności zarządzającego transportem do kierowania operacjami transportowymi w przypadku utraty przez niego dobrej reputacji. Jednocześnie w ust. 6-8 tego przepisu, wskazano, jakie przesłanki organ powinien wziąć pod uwagę, aby zwrócić zarządzającemu transportem certyfikat kompetencji zawodowych.

Poprzez zmianę art. 29a utd uregulowano zasady wykonywania przewozów kabotażowych oraz określono dokumenty jakie kierujący będzie obowiązany przedstawić uprawnionym służbom w toku kontroli drogowej.

W związku z nowelizacją art. 1 ust. 4 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 rozszerzającą wymogi dotyczące dostępu do zawodu przewoźnika drogowego w odniesieniu do przewoźników wykorzystujących w transporcie międzynarodowym pojazdy silnikowe lub zespoły pojazdów, które są przeznaczone wyłącznie do przewozu rzeczy i których dopuszczalna masa całkowita przekracza 2,5 tony, ale nie przekracza 3,5 tony dokonano nowelizacji art. 32b utd. Poprzez wprowadzone zmiany określono jakie wymogi będzie musiał spełnić kierowca niebędący obywatelem Unii Europejskiej wykonujący przewóz takim pojazdem, w celu uzyskania świadectwa kierowcy.

Poprzez zmianę art. 1 pkt 16 projektu wprowadzono zmiany w procedurze udzielania zaświadczeń na krajowy i międzynarodowy przewóz drogowy na potrzeby własne. W chwili obecnej do wniosku o udzielenie ww. zaświadczenia przedsiębiorca obowiązany jest dołączyć zaświadczenie o niekaralności, potwierdzające, że odpowiednio przedsiębiorca osobiście wykonujący przewozy, zatrudnieni przez niego kierowcy oraz osoby niezatrudnione przez przedsiębiorcę, lecz wykonujące osobiście przewóz na jego rzecz, spełniają warunki, o których mowa w art. 5c ust. 1 pkt 4 lub w art. 6 ust. 1 pkt 2 utd. Poprzez przedmiotową zmianę wskazane zaświadczenie zostanie zastąpione oświadczeniem przedsiębiorcy, co będzie stanowiło istotne ułatwienie dla przedsiębiorców.

Zmiana art. 1 pkt 17 wynika z wprowadzenia instytucji odzyskania dobrej reputacji przez zarządzającego transportem w wyniku odbycia trwającego co najmniej trzy miesiące lub zdania egzaminu obejmującego dziedziny wymienione w części I załącznika I do rozporządzenia (WE) nr 1071/2009. W związku z tym, jednostki przeprowadzające proces

certyfikacji przewoźnika drogowego wydadzą osobie stosowne zaświadczenia o odbyciu szkolenia i zdaniu egzaminu, celem potwierdzenia odzyskania dobrej reputacji.

Mając na uwadze wdrożenie art. 5 dyrektywy 2006/22, w brzmieniu nadanym dyrektywą (UE) 2020/1057, w art. 54 w ust. 2 utd do kompetencji Głównego Inspektora Transportu Drogowego dodano podejmowanie starań w celu uczestnictwa Inspekcji Transportu Drogowego, w skoordynowanych z właściwymi organami kontrolnymi innego państwa członkowskiego lub państw członkowskich Unii Europejskiej, państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, kontrolach w przedsiębiorstwach podmiotów wykonujących przewozy drogowe objętych zakresem stosowania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz. Urz. UE L 60 z 28.02.2014, str. 1), zwanego dalej: rozporządzeniem (UE) nr 165/2014, oraz rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz. Urz. UE L 102 z 11.04.2006, str. 1), zwanego dalej: rozporządzeniem (WE) nr 561/2006. Kontrole takie będą wykonywane w tym samym czasie na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i na terytorium innego jednego lub większej liczby państw członkowskich i będą mogły zostać przeprowadzone wspólnie z polskimi organami kontrolnymi.

Podobnie, do kompetencji Głównego Inspektora dodano zadanie polegające na wymianie z właściwymi organami państw członkowskich Unii Europejskiej, państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, przynajmniej raz na sześć miesięcy lub w indywidualnych przypadkach na uzasadniony wniosek, informacji dostępnych na podstawie art. 22 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 561/2006, a więc informacji dotyczących krajowej wykładni oraz stosowania przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006. Sposób, tryb i termin przekazywania tych informacji szczegółowo określa art. 8 ust. 2 i 3 dyrektywy 2006/22.

Mając na uwadze, że przepisy te dotyczą „stricte” działalności organu w projektowanej ustawie w zakresie trybu i terminów przekazywania przedmiotowych informacji zastosowano odesłanie do powyższych przepisów dyrektywy 2006/22.

Zmiana art. 1 pkt 19 polegająca na uchyleniu ust. 4 w art. 54b jest zmianą porządkującą ustawę. Regulacja stanowiąca, że Główny Inspektor Transportu Drogowego przekazuje Komisji Europejskiej zbiorcze dane statystyczne uzyskane zgodnie z ust. 3, w terminie do dnia 30 września po upływie dwuletniego okresu objętego sprawozdaniem, znajduje się bowiem w art. 90a ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.

Zmiana art. 1 pkt 20 lit. a) polega na zmianie brzmienia pkt 3 w art. 55 ust. 1 ustawy. Zgodnie z art. 2 pkt 9 rozporządzenia (UE) 2020/1054 funkcjonariusze służb kontrolnych zyskali możliwość zdejmowania lub zrywania do celów kontroli plomb zabezpieczających urządzenia rejestrujące. Zmieniony art. 22 ust. 5 akapit trzeci i czwarty rozporządzenia (UE) nr 165/2014 stanowi, że w takich przypadkach gdy plomby zostały zdjęte lub zerwane do celów kontroli, mogą zostać, bez uzasadnionej zwłoki, zastąpione przez funkcjonariusza służb kontrolnych wyposażonego w urządzenie do plombowania oraz niepowtarzalny specjalny znak. Ponadto, w przypadku zdjęcia plomby przez funkcjonariusza służb kontrolnych do tachografu wprowadzona zostaje karta kontrolna na czas od zdjęcia plomby do zakończenia kontroli, również w przypadku zakładania nowej plomby. Funkcjonariusz służb kontrolnych wydaje pisemne oświadczenie zawierające co najmniej następujące informacje: numer identyfikacyjny pojazdu, imię i nazwisko funkcjonariusza, organ kontrolny i państwo członkowskie, numer karty kontrolnej, numer zdjętej plomby, data i czas zdjęcia plomby, numer nowej plomby, w przypadku gdy funkcjonariusz służb kontrolnych założył nową plombę. Przed ponownym założeniem plomb zatwierdzony warsztat sprawdza i kalibruje tachograf, z wyjątkiem przypadku, gdy plomba została zdjęta lub zerwana do celów kontroli i została wymieniona przez funkcjonariusza służb kontrolnych. Wyżej wymieniony wzór pisemnego oświadczenia zostanie przyjęty rozporządzeniem wykonawczym Komisji Europejskiej analogicznie jak to miało miejsce w przypadku formularza oświadczenia w sprawie usunięcia lub naruszenia plomby tachografu, którego wzór został określony w załączniku do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2017/548 z dnia 23 marca 2017 r. ustanawiającego standardowy formularz pisemnego oświadczenia w sprawie usunięcia lub naruszenia plomby tachografu.

Zmiana art. 1 pkt 20 lit. b) wynika z rozszerzenia uprawnień kontrolnych Inspekcji Transportu Drogowego w związku z wdrożeniem do krajowego porządku prawnego tzw. Pakietu Mobilności 1.

Zmiana art. 1 pkt 21 dotyczy zmiany brzmienia art. 76 ust. 1 pkt 5 utd. Zmiana polegająca na obniżeniu progu minimalnego wieku z 25 do 21 lat dla kandydatów na stanowisko inspektora Inspekcji Transportu Drogowego, zapewni możliwość przystąpienia do rekrutacji na stanowisko inspektora większemu gronu kandydatów, jako że o przyjęcie do Inspekcji Transportu Drogowego będą mogły ubiegać się osoby, które poszukują pierwszej pracy po ukończeniu studiów licencjackich. Od czasu wprowadzenia w Polsce dwustopniowych studiów wyższych niemalże normą stało się, że absolwenci studiów licencjackich zaczynają pracować etatowo i - jeśli podejmują dalsze studia to w formie zaocznej, kontynuując pracę zawodową. W związku z tym, mając 25 lat, absolwenci studiów licencjackich nierzadko wypracowali już sobie pewną pozycję i otrzymują wynagrodzenie konkurencyjne w stosunku do oferowanego początkującym inspektorom przez Inspekcję Transportu Drogowego. Dlatego też - poprzez obniżenie dolnej granicy wieku do 21 lat - postuluje się rozszerzenie dostępu do tego zawodu osobom, dla których byłaby to pierwsza stała posada i które właśnie zaczynają budować swoją karierę zawodową. Tym bardziej, że zgodnie z wymaganiami ustawowymi (art. 76 ust. 1 pkt. 3 utd) do zatrudnienia na stanowisku inspektora wystarczające jest legitymowanie się świadectwem dojrzałości po zdanym egzaminie maturalnym. Należy wskazać, że kompetencje i doświadczenie kandydatów na inspektorów są dokładnie weryfikowane w procesie rekrutacji, który najczęściej składa się z kilku etapów. Następnie, podczas około półrocznego kursu specjalistycznego połowa czasu poświęcona jest na praktykę zawodową odbywaną w miejscu zatrudnienia. W tym czasie każdy z aplikantów ma przydzielonego opiekuna, który wprowadza go w przyszłe obowiązki i czuwa nad przebiegiem praktyki. Ponadto należy mieć na uwadze, że wymóg ukończenia 25 lat nie jest przewidziany w przypadku kandydatów na funkcjonariusza Policji, czy Straży Granicznej.

Zmiana zawarta w art. 82h utd polega na rozszerzeniu danych gromadzonych w systemie ewidencji przedsiębiorców, którzy posiadają zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego w zakresie:

- 1) liczby osób zatrudnionych u przedsiębiorcy na dzień 31 grudnia poprzedniego roku,
- 2) średniej liczby kierowców wykonujących operacje transportowe dla przedsiębiorcy, zgodnie ze wzorem obliczania zawartym w załączniku II do rozporządzenia Komisji (UE) 2016/403 na dzień 31 grudnia poprzedniego roku oraz
- 3) ocenę ryzyka przedsiębiorstwa.

Rozszerzenie systemu ewidencji przewoźników o wskazane dane zwiększy

funkcjonalność Krajowego Rejestru Elektronicznego Przedsiębiorców Transportu Drogowego.

Nowelizacja art. 82j utd dodaje możliwość zawierania porozumień o udostępnianiu danych zgromadzonych w Krajowym Rejestrze Elektronicznym Przedsiębiorców Transportu Drogowego, prowadzonym przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego, w drodze teletransmisji, z wymienionymi w ustawie podmiotami, w przypadku, gdy dane kto, kiedy i w jakim celu przetwarza zgromadzone w tym rejestrze dane będą rejestrowane w systemie teleinformatycznym tych podmiotów.

Zgodnie z art. 83 organy udzielające uprawnień przewozowych są obowiązane przedstawiać ministrowi właściwemu do spraw transportu, co najmniej dwa razy w roku, w terminach do dnia 15 stycznia oraz do dnia 15 lipca, informacje dotyczące liczby i zakresu udzielonych zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, licencji, zezwoleń i wydanych zaświadczeń na przewozy drogowe na potrzeby własne oraz liczby wypisów z tych dokumentów, a także liczby licencji na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy i licencji na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób. Przedmiotowa zmiana ma na celu usprawnienie procesu przekazywania informacji o udzielonych uprawnieniach przewozowych ministrowi właściwemu do spraw transportu.

Zmiana w art. 87 utd dotyczy rozszerzenia katalogu dokumentów, jakie kierowca jest obowiązany przedstawić w toku kontroli drogowej o dokumenty dotyczące przewozów kabotażowych. W związku ze zmianą art. 2 ust. 3 dyrektywy 2006/22 projekt ustawy zakłada wprowadzenie w art. 87 utd nowego przepisu w ust. 6, zgodnie z którym podczas kontroli drogowej kierowca może kontaktować się z siedzibą przedsiębiorcy na rzecz którego wykonuje przewóz, jego zarządzającym transportem lub inną osobą lub podmiotem, aby przed zakończeniem kontroli drogowej przedstawić wszelkie dowody, których obecności nie stwierdzono w pojeździe. Aby sformułowanie tego uprawnienia nie budziło wątpliwości i nie naruszało obowiązków kontrolowanego kierowcy w zakresie stosowania urządzenia rejestrującego oraz obowiązku przechowywania w pojeździe i okazywania do kontroli dokumentów związanych z przewozem drogowym, w dodawanym przepisie art. 87 ust. 2a utd zawarte zostało zastrzeżenie, że uprawnienie to nie może naruszać obowiązków kierowcy dotyczących zapewnienia właściwego stosowania tachografu i posiadania w pojeździe dokumentów, o których mowa w art. 87 ust. 1-2 a i ust. 4 utd.

Z uwagi na zmianę art. 6 ust. 1 dyrektywy 2006/22 konieczne jest również uszczegółowienie obowiązków kontrolowanego, o których mowa w art. 72 pkt 2 utd, poprzez

wskazanie, że ma on obowiązek udostępnić pojazd, obiekt, siedzibę przedsiębiorcy oraz wszystkie pomieszczenia, w których przedsiębiorca prowadzi działalność gospodarczą bądź też przechowuje mienie przedsiębiorstwa. Proponowane brzmienie tego przepisu ma bowiem zapewnić organom uprawnionym do kontroli prowadzenie kontroli w siedzibie przedsiębiorcy w szczególności w sytuacji, gdy jest to uzasadnione wynikami kontroli drogowych, zwłaszcza gdy kontrole te ujawniły poważne naruszenia przepisów z zakresu transportu drogowego.

Dyrektywa (UE) 2020/1057 zakłada również rozwijanie funkcji i rozszerzenie wykorzystywania istniejących krajowych systemów oceny ryzyka. Dostęp do danych zawartych w systemach oceny ryzyka ma pozwolić właściwym organom kontroli danego państwa członkowskiego na lepsze ukierunkowanie kontroli u przewoźników niespełniających wymogów. Mając zatem na uwadze nowe brzmienie art. 9 dyrektywy 2006/22, zmieniono delegację ustawową w art. 89 ust. 5 utd do określenia w drodze rozporządzenia systemu oceny ryzyka podmiotów wykonujących przewóz drogowy, poprzez rozszerzenie tego systemu o naruszenia przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców.

Zmiana art. 1 pkt 28. Mając na uwadze konieczność uporządkowania przepisów dotyczących sprawozdawczości do Komisji Europejskiej w zakresie danych dotyczących przewozu drogowego towarów niebezpiecznych, w projektowanej ustawie uchyla się w art. 90a w ust. 1 pkt 3 i ust. 2a utd, pozostawiając przepisy regulujące przedmiotowe kwestie w ustawie z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz.U. z 2020 r. poz. 15, z późn. zm.). Zmiana art. 90a ust. 3 utd ma charakter wynikowy.

Zmiana art. 1 pkt 29 dotyczy zmiany brzmienia części wspólnej art. 92a ust. 11 w związku z art. 5 dyrektywy (UE) 2020/1057 oraz zmienionym art. 14a rozporządzenia (WE) nr 1072/2009.

Zmiana art. 1 pkt 30-32. Biorąc pod uwagę wejście w życie z dniem 20 sierpnia 2020 r. nowych regulacji dotyczących warunków socjalnych kierowców oraz nałożenie na przedsiębiorstwa transportowe nowych obostrzeń związanych z organizacją pracy w przewozach drogowych, wprowadzonych rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1054 z dnia 15 lipca 2020 r. zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 561/2006 w odniesieniu do minimalnych wymogów dotyczących maksymalnego dziennego i tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu, minimalnych przerw oraz dziennego i tygodniowego okresu odpoczynku oraz zmieniającym rozporządzenie (UE) nr 165/2014 w odniesieniu do określania położenia za pomocą tachografów, należy wskazać, iż przepisy

utd w obecnym brzmieniu nie dają możliwości egzekwowania tych regulacji. Dlatego też do załącznika nr 3 utd, zawierającego wykaz naruszeń obowiązków lub warunków przewozu drogowego dla podmiotu wykonującego przewóz drogowy lub inne czynności związane z tym przewozem, oraz do załącznika nr 4, zawierającego wykaz naruszeń obowiązków lub warunków przewozu drogowego dla zarządzającego transportem, wprowadzono naruszenia, które pozwalają odpowiednio sankcjonować odbiór odpoczynku regularnego w pojeździe oraz brak odpowiedniej organizacji pracy po stronie przewoźnika, uniemożliwiający powrót kierowcy do jego miejsca zamieszkania lub centrum operacyjnego pracodawcy.

Projektowana ustawa zawiera również propozycję innych zmian załączników do utd, mających na celu udoskonalenie systemu sankcji w transporcie drogowym, przy uwzględnieniu, zgodnie z nowym brzmieniem art. 19 rozporządzenia 561/2006, aby sankcje te były: skuteczne, proporcjonalne, odstraszające i niedyskryminujące, a także aby wysokość kar była adekwatna do kategorii wagi naruszenia. Tym samym zmiany te mają na celu zapewnienie poprawy skuteczności, efektywności i spójności egzekwowania przepisów prawa UE z zakresu transportu drogowego oraz zapewnienia wzmocnienia uczciwej konkurencji na rynku przewozów drogowych.

Mając na uwadze powyższe, projekt ustawy przewiduje w załączniku nr 1 do utd zmianę: lp. 1.2, tj. w odniesieniu do naruszenia w postaci nieokazania wypisu z licencji i lp. 1.4 – naruszenia polegającego na nieokazaniu wykresówki, zapisów odręcznych, wydruków, karty kierowcy, jeżeli kierowca posiada taką kartę, za każdy dzień podlegający kontroli oraz lp. 2 (nieokazanie danych z karty kierowcy) poprzez zmianę wysokości grzywny z 200 do 500 zł z uwagi na fakt, że naruszeniom tym została przypisana kategoria „BPN” (bardzo poważne naruszenie). Podobne zmiany w zakresie dostosowania wysokości grzywny do kategorii wagi naruszenia zaproponowano w odniesieniu do naruszeń z lp. 7.3, 7.7, 7.8, 7.10, 7.11, 7.12 i 7.15. Natomiast zmiana wysokości grzywny w lp. 7.19 z tytułu posługiwania się przez kierowcę kartą kierowcy, która została wydana na podstawie fałszywych oświadczeń lub podrobionych lub przerobionych dokumentów polega na jej podwyższeniu do 2000 zł, ponieważ naruszenie to stanowi posiada kategorię „NN” (najpoważniejsze naruszenie) w transporcie drogowym i powinno być w sposób proporcjonalnych i odstraszający sankcjonowane. Naruszenie to negatywnie wpływa również na bezpieczeństwo w ruchu drogowym i egzekucję przepisów socjalnych kierowców w transporcie drogowym. Ponadto w załączniku nr 1 do utd w lp. 5 dodano pkt 5.7 określający nowe naruszenie (polegające na wykorzystywaniu przez kierowcę w pojeździe lub w miejscu zakwaterowania niewyposażonym w odpowiednią infrastrukturę noclegową i

sanitarną regularnego tygodniowego okresu odpoczynku lub dowolnego tygodniowego okresu odpoczynku trwającego ponad 45 godzin wykorzystywanego jako rekompensata za skrócone tygodniowe okresy odpoczynku), a w lp. 7 w pkt. 7.12 zmieniono brzmienie naruszenia. Niniejsze naruszenia stanowią przepisy sankcjonujące w odniesieniu do przepisów prawa materialnego, wprowadzonego przepisami tzw. Pakietu Mobilności I.

Zmiany w załączniku nr 3 utd, w zakresie naruszeń ogólnych zasad i warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i przewozów na potrzeby własne, dotyczą m.in. nowego brzmienia lp. 1.1 i wydzielenia w lp. 1.1a nowego naruszenia, tak aby wykonywanie transportu drogowego bez wymaganego zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego lub bez wymaganej licencji innej niż licencja wspólnotowa stanowiło odrębne naruszenie od wykonywania transportu drogowego bez wymaganej licencji wspólnotowej.

Ponadto zmiany te analogicznie, jak w przypadku zmian do załącznika nr 1 do utd, mają na celu dostosowanie do kategoryzacji naruszeń w transporcie drogowym.

Ponadto w załączniku nr 3 do utd w lp. 1.7.1, lp. 1.16.1 i lp. 1.16.2 dodano nowe naruszenia, które mają stanowić przepisy sankcjonujące w odniesieniu do przepisów prawa materialnego, wprowadzonego przepisami tzw. Pakietu Mobilności I.

Proponowany przepis lp. 1.7.1 wprowadza naruszenie w postaci niedokumentowania, nieprzechowywania w lokalu przedsiębiorstwa lub nieokazania do kontroli dokumentów potwierdzających spełnienie obowiązku, o którym mowa w art. 8 ust. 8a rozporządzenia 561/2006, tj. obowiązku powrotu do centrum operacyjnego pracodawcy lub powrotu do miejsca zamieszkania kierowcy w celu odbioru tygodniowego odpoczynku. Sam obowiązek przechowywania takich dokumentów i okazywania ich do kontroli wynika z art. 8 ust. 8a zd. 3 rozporządzenia 561/2006. Naruszenie to ma istotny wpływ na bezpieczeństwo w transporcie drogowym, dlatego też wysokość kary pieniężnej przewidziano na poziomie 1500 zł.

Dodanie w załączniku nr 3 do utd lp. 1.16.1 naruszenia wymogu dotyczącego posiadania siedziby w zakresie posiadania lokalu, w którym przedsiębiorca ma dostęp do dokumentów, o których mowa w art. 5 ust. 1 lit. a rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 oraz w lp. 1.16.2 naruszenia wymogu dotyczącego posiadania siedziby w zakresie organizacji przewozów flotą pojazdów w sposób, o którym mowa w art. 5 ust. 1 lit. b rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 jest konieczne ze względu na potrzebę wprowadzenia odpowiedniego zabezpieczenia egzekwowania przepisów rozporządzenia 1071/2009 dotyczących wymogu siedziby, w brzmieniu wprowadzonym na mocy rozporządzenia (UE) 2020/1055.

Ponadto w załączniku nr 3 do utd w lp. 5 dodano pkt 5.10.a określający nowe naruszenie (polegające na dopuszczeniu do wykorzystywania przez kierowcę w pojeździe lub w miejscu zakwaterowania niewyposażonym w odpowiednią infrastrukturę noclegową i sanitarną regularnego tygodniowego okresu odpoczynku lub dowolnego tygodniowego okresu odpoczynku trwającego ponad 45 godzin wykorzystywanego jako rekompensata za skrócone tygodniowe okresy odpoczynku.) Dodanie ww. naruszenia stanowi jednocześnie wdrożenie wyroku Trybunału Sprawiedliwości w sprawie C-102/16 Vaditrans. W lp. 1 w pkt. 1.8 zmieniono brzmienie naruszenia. Niniejsze naruszenia stanowią przepisy sankcjonujące w odniesieniu do przepisów prawa materialnego, wprowadzonego przepisami tzw. Pakietu Mobilności I.

Pozostałe zmiany w załącznikach do utd, dotyczące naruszeń z zakresu przepisów socjalnych kierowców w transporcie drogowym, a także stosowania tachografów i warunków technicznych pojazdu mają na celu dostosowanie wysokości kar pieniężnych za te naruszenia do kategoryzacji naruszeń w transporcie drogowym i zapewnienia adekwatności sankcji do rodzaju naruszenia prawa.

Powyższe uzasadnienie odnosi się również do zmian w załączniku nr 4 do utd.

W zakresie przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców przewiduje się następujące zmiany:

1) uchylenie pkt 7 w art. 2 oraz uchylenie art. 21a

Niniejsze zmiany wdrażają wyrok Trybunału Konstytucyjnego z 24 listopada 2016 r. – K11/15. Zgodnie z ww. wyrokiem art. 21a ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców² w związku z art. 77⁵ § 2, 3 i 5 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy (dalej Kodeks pracy) w związku z § 16 ust. 1, 2 i 4 rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z 9 stycznia 2013 r. w sprawie należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej w zakresie w jakim znajduje zastosowanie do kierowców wykonujących przewozy w transporcie międzynarodowym jest niezgodny z art. 2 Konstytucji RP.

W taki sam sposób Trybunał Konstytucyjny orzekł w sprawie art. 21a w związku z art. 77⁵ § 2, 3 i 5 Kodeksu pracy w związku z § 9 ust. 1, 2 i 4 rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z 19 grudnia 2002 r. w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej

² Dz. U. z 2019 r. poz. 1412 oraz 1180

jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju. Wyrok wszedł w życie bez okresu przejściowego 29 grudnia 2016 r.

Niezgodność art. 21a ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców z art. 2 Konstytucji spowodowana jest naruszeniem zasady określoności prawa, a więc zasady ochrony zaufania obywatela do państwa i tworzonego przez nie prawa, przejawiającej się m.in. poprawną legislacją. Art. 21a ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców jest skonstruowany niezgodnie z zasadami techniki prawodawczej - odsyła do innego aktu normatywnego niż ten, w którym jest zawarty przepis odsyłający (odsyła do art. 77⁵ § 5 Kodeksu pracy, który z kolei zawiera odesłanie do przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 77⁵ § 2 Kodeksu pracy). Należy jednak podkreślić, że Trybunał Konstytucyjny zbadał i wydał wyrok - zgodnie z wnioskiem - tylko w odniesieniu do zwrotów za rachunki za nocleg i ryczałtów za nocleg w transporcie międzynarodowym, nie odnosząc się do transportu krajowego. Ponadto Trybunał Konstytucyjny uznał, że całość należności za podróż służbową kierowcy powinna być uregulowana w odrębnych przepisach, bez odsyłania do przepisów Kodeksu pracy: *„W ocenie Trybunału, uregulowanie należności na pokrycie kosztów związanych z wykonywaniem przez kierowców pracy w permanentnej podróży wymaga stworzenia odrębnych przepisów dla tej grupy pracowników, uwzględniających w sposób rzeczywisty specyfikę ich pracy. Dotychczasowe rozwiązania szczególne, które w intencjach projektodawcy nowelizacji ustawy o czasie pracy kierowców z 2010 r. miały tę specyfikę uwzględniać, należy uznać za pozorne. Sposób ukształtowania należności dla kierowców wynika bowiem w dalszym ciągu z ogólnych przepisów kodeksowych. Potraktowanie w sposób identyczny w tym zakresie podmiotów nierównych – tj. pracowników sektora administracji i kierowców w transporcie (w szczególności międzynarodowym), a z drugiej strony także ich pracodawców – należy uznać za wadliwe z punktu widzenia konstytucyjnej zasady równości oraz poszanowania negocjacyjnego systemu określenia poziomu wynagrodzeń i diet”*.

Zdaniem Trybunału Konstytucyjnego interwencja legislacyjna jest również potrzebna z uwagi na wcześniejsze niejednolite orzecznictwo dotyczące art. 21a ustawy, również Sądu Najwyższego, a także z uwagi na dwie uchwały Sądu Najwyższego w składzie siedmiu sędziów: z dnia 19 listopada 2008 r. - II PZP 11/08 i z dnia z 12 czerwca 2014 r.- II PZP 1/14. Uchwała Sądu Najwyższego z 2008 r., zgodnie z którą kierowca transportu międzynarodowego odbywający podróże w ramach wykonywania umówionej pracy i na określonym w umowie obszarze jako miejsce świadczenia pracy nie jest w podróży służbowej w rozumieniu art. 77⁵ § 1 Kodeksu pracy, była powodem przeprowadzenia w 2010 r.

nowelizacji ustawy o czasie pracy kierowców (ustawa z 12 lutego 2010 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw - Dz. U. nr 43 poz. 246), w tym uregulowania definicji podróży służbowej kierowcy. Odrębna od zawartej w art. 77⁵ § 2 Kodeksu pracy definicja podróży służbowej kierowcy, jak również nowy art. 21a ustawy umożliwiły pracodawcom wypłacanie kierowcom należności na pokrycie kosztów związanych z wykonywaniem zadania służbowego. Wysokość tych należności była ustalana na zasadach określonych w art. 77⁵ § 3-5 Kodeksu pracy.

Nowe regulacje spowodowały, że należności z tytułu diet i ryczałtów za odpoczynek w kabinie pojazdu stały się stałym nieopodatkowanym i nieobciążonym składkami na ubezpieczenia społeczne dodatkiem do zasadniczego wynagrodzenia ustalonego w umowie o pracę. Część pracodawców uznała jednak, że nie musi wypłacać kierowcom ryczałtu za odbieranie odpoczynku w kabinie pojazdu z uwagi na to, że zapewniają im bezpłatny nocleg w kabinie, powołując się na art. 8 ust. 8 rozporządzenia nr (WE) nr 561/2006, zgodnie z którym „jeżeli kierowca dokona takiego wyboru, dzienne okresy odpoczynku i skrócone tygodniowe okresy odpoczynku poza bazą można wykorzystywać w pojeździe, o ile posiada on odpowiednie miejsce do spania dla każdego kierowcy i pojazd znajduje się na postoju”.

Odmienne orzecznictwo, także Sądu Najwyższego, w sprawie uprawnień do ryczałtów za odbieranie odpoczynku w kabinie pojazdu doprowadziło w efekcie do rozpatrzenia sprawy przez Sąd Najwyższy w siedmioosobowym składzie. W dniu 12 czerwca 2014 r. Uchwałą składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego, Sygn. Akt II PZP, rozstrzygnięto, że nocleg w kabinie pojazdu nie jest zapewnieniem przez pracodawcę bezpłatnego noclegu w rozumieniu przepisów Kodeksu pracy, a co za tym idzie pracodawca powinien pokryć koszty noclegu na podstawie przedstawionego rachunku, a jeśli kierowca nie przełoży rachunku pracodawca powinien wypłacić ryczałt w wysokości zgodnej z przepisami rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 19 grudnia 2002 r. w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju (Dz.U. nr 236, poz. 1991 ze zm.) (od 1 marca 2013 r. obowiązuje rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 29 stycznia 2013 r. w sprawie należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej (Dz.U. poz. 167)).

Uchwała Sądu Najwyższego spowodowała wzrost liczby wystąpień kierowców z roszczeniami o ryczałt za odpoczynek w kabinie pojazdu, ale nie miała wpływu na ujednoczenie orzekania.

Ostatecznie Trybunał Konstytucyjny w wyroku z 24 listopada 2016 r. (K11/15) orzekł o niezgodności z Konstytucją art. 21a ustawy o czasie pracy kierowców.

W celu realizacji wyroku Trybunału Konstytucyjnego zaproponowano w projektowanej ustawie odejście od podróży służbowej kierowców w transporcie. Zmianę tę proponuje się wprowadzić poprzez uchylenie w ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców:

- art. 2 pkt 7 zawierającego definicję podróży służbowej,
- art. 21a określającego należności przysługujące kierowcy będącemu w podróży służbowej,

Takie podejście jest zgodne z Uchwałą Składu Siedmiu Sędziów Sądu Najwyższego z dnia 19 listopada 2008 r. (II PZP 11/08). Zdaniem Sądu Najwyższego art. 77⁵ § 1 kodeksu pracy wskazuje na incydentalny w stosunku do pracy umówionej i wykonywanej zwykle w ramach stosunku pracy, tymczasowy i krótkotrwały charakter podróży służbowej. Nieustanne przebywanie w podróży jest sprzeczne z istotą instytucji podróży służbowej. Podróż nie stanowi u kierowców zjawiska wyjątkowego, lecz jest normalnym wykonywaniem obowiązków pracowniczych. Dalej SN uzasadniał: „To, że do kierowcy transportu międzynarodowego nie znajduje zastosowania art. 77⁵ § 1 k.p. nie oznacza, że kierowca taki - z uwagi na rodzaj świadczonej przez siebie pracy i jej uciążliwy także życiowo charakter nie powinien być godziwie wynagradzany. Wynagrodzenie to i jego składniki może wynikać z wewnętrznych źródeł prawa pracy lub z umowy. W kontekście prowadzonych rozważań trzeba podkreślić, że wynagrodzenie godziwe, jako zasada prawa pracy, wymaga nie tylko wynagrodzenia pozwalającego „na spanie i jedzenie pracownika, ale wynagradzania pozwalającego pracownikowi żyć godnie, wypoczywać, rozwijać się kulturalnie.” Dalej Sąd Najwyższy stwierdza, że „Od diet nie są uiszczane składki na ubezpieczenie społeczne i nie są odprowadzane podatki. Trzeba także widzieć, że pracownicy mobilni mogą zostać „pokrzywdzeni” przez wykładnię, iż za każdy dzień w trasie należy im się rekompensata (diety) niewliczana do podstawy wymiaru składek na obowiązkowe ubezpieczenie społeczne i tym samym nie objęta świadczeniami ZUS na wypadek nadejścia zdarzenia losowego.”

W sytuacji stałego przebywania w podróży służbowej, gdy około 75% wynagrodzenia kierowcy stanowią diety i ryczałty kierowcy ci nie otrzymują należnego wynagrodzenia lecz zwrot kosztów utrzymania.

Odejście od autonomicznej definicji podróży służbowej kierowcy i uchylenie art. 21a zrealizuje również propozycje Trójstronnego Zespołu do spraw Transportu Drogowego

działającego przy ministrze właściwym ds. transportu, powołanego w ramach Rady Dialogu Społecznego.

2) uchylenie ust. 2 i 3 w art. 8

W dniu 15 listopada 2016 r. sejmowa Komisja do Spraw Petycji skierowała do Ministra Infrastruktury i Budownictwa Dezyderat nr 14 w sprawie indywidualnego czasu pracy kierowców, w którym wniosła o zmianę przepisów dotyczących indywidualnego rozkładu czasu pracy kierowców.

Zgodnie z art. 8 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców pracodawca – przewoźnik ustala dla kierowców indywidualny rozkład czasu pracy. Indywidualny rozkład czasu pracy może przewidywać różne godziny rozpoczynania i kończenia pracy i w takim przypadku ponowne wykonywanie pracy przez pracownika w tej samej dobie – po odebraniu odpoczynku – nie stanowi pracy w godzinach nadliczbowych.

Indywidualny rozkład czasu pracy wprowadza się w porozumieniu z zakładową organizacją związkową, a jeżeli pracodawca nie jest objęty działaniem takiej organizacji, po porozumieniu z przedstawicielami pracowników wyłonionymi w trybie przyjętym u tego pracodawcy.

Wymieniony wyżej przepis, który obowiązuje od 1 stycznia 2012 r. wprowadzono z inicjatywy pracodawców. Przepis ten umożliwia planowanie pracy kierowcy w wymiarze ponad 8 godzin w systemie podstawowym i ponad 12 godzin w systemie równoważnym i zwalnia pracodawców z obowiązku wypłacania kierowcom rzeczywistych należności z tytułu pracy w nadgodzinach. Pracodawcy wypłacają te należności w formie ustalonego ryczału. Przed zmianą obowiązującą od 1 stycznia 2012 r. planowanie czasu pracy kierowcy ponad obowiązujące normy było niezgodne z ustawą, ale taka praca mogła być wykonywana w razie sytuacji i zdarzeń wymagających od kierowcy podjęcia działań dla ochrony życia lub zdrowia ludzkiego oraz mienia albo usunięcia awarii albo w związku ze szczególnymi potrzebami pracodawcy.

Wprowadzenie indywidualnego rozkładu czasu pracy uzasadniano potrzebą dostosowania ustawy do rozporządzenia 561/2006 i umowy AETR. Stosownie do tych aktów prawnych kierowcy wykonujący przewozy pojazdami o dopuszczalnej masie całkowitej ponad 3,5 tony mogą dwukrotnie rozpoczynać pracę w danej dobie, po odebraniu przez kierowcę dziennego odpoczynku w wymiarze 9 godzin (skrócony dzienny odpoczynek) lub 11 godzin (regularny dzienny odpoczynek). Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców nie zabraniała rozpoczynania pracy dwukrotnie w tej samej dobie, ale taka

czynność generowała nadgodziny, podczas gdy obecnie ponowne wykonywanie pracy przez pracownika w tej samej dobie nie stanowi pracy w godzinach nadliczbowych.

Zmiana art. 8 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców obowiązująca od 1 stycznia 2012 r. miała więc kontekst finansowy związany ze zlikwidowaniem wypłat za pracę w nadgodzinach i zastąpienie tej należności ryczałtem. Związki zawodowe kierowców postulowały przywrócenie obowiązującego przed 1 stycznia 2012 r. stanu prawnego motywując to nadużywaniem przez pracodawców możliwości ustalania indywidualnego rozkładu czasu pracy kierowców.

Proponuje się, aby realizacja Dezyderatu nr 14 sejmowej Komisji do Spraw Petycji jak również postulatów Związków zawodowych nastąpiła poprzez uchylenie ust. 2 i 3 w art. 8 ustawy, tj. uchylenie przepisów umożliwiających ustalanie indywidualnego rozkładu czasu pracy przez pracodawcę. W wyniku niniejszej zmiany ustalenie indywidualnego rozkładu czasu pracy możliwe będzie na pisemny wniosek pracownika, na podstawie art. 142 Kodeksu pracy.

3) dodanie ust. 7 w art. 9

W art. 9 proponuje się dodanie ust. 7, stanowiącego że wynagrodzenie z tytułu dyżurów kierowcy nie będą wliczane do minimalnego wynagrodzenia. Zgodnie z propozycją do wynagrodzenia minimalnego można zaliczyć wynagrodzenia z tytułu dyżurów, które stanowią uzupełnienie wymiaru czasu pracy w przypadku jego niewypracowania przez kierowcę w danym okresie rozliczeniowym. Kierowca, który przepracował pełen wymiar czasu pracy powinien otrzymać minimalne wynagrodzenie za pracę bez pomniejszania tego wynagrodzenia o wynagrodzenie za dyżur, a obecnie taki sposób ustalania minimalnego wynagrodzenia kierowców jest bardzo często wykorzystywany przez pracodawców.

4) zmiana brzmienia art. 11 ust. 2a

Projektowana zmiana przewiduje, że rozkładów czasu pracy nie ustala się dla kierowcy wykonującego okazjonalny przewóz osób. Obecnie obowiązujący przepis określa, że rozkładów czasu pracy nie ustala się również dla kierowcy wykonującego przewóz rzeczy. Proponowana zmiana brzmienia ust. 2a w art. 11 ma na celu zapewnienie spójności przepisów ustawy, w szczególności dotyczy to ww. art. 11 ust. 2a i art. 6 ust. 2. Niniejszy przepis przewiduje, że czasem pracy kierowcy jest również czas *poza przyjętym rozkładem czasu pracy*, w którym kierowca pozostaje na stanowisku pracy kierowcy w gotowości do wykonywania pracy, w szczególności podczas oczekiwania na załadunek lub rozładunek, których przewidywany czas trwania nie jest znany kierowcy przed wyjazdem albo przed

rozpoczęciem danego okresu. Przepis ten dotyczy kierowców wykonujących przewóz rzeczy i odwołuje się do rozkładu czasu pracy.

5) zmiana brzmienia art. 15 ust. 1

Projekt zakłada, na wniosek Związku Zawodowego Kierowców i Motorniczych, w art. 15 ust. 1, że wydłużenie czasu pracy kierowców do 12 godzin w ramach systemu równoważnego czasu pracy nie dotyczy kierowców wykonujących przewozy regularne, których trasa nie przekracza 50 km. Czas pracy tych kierowców, zgodnie z proponowanym art. 31aa nie może przekroczyć 10 godzin na dobę. Zgodnie z art. 11 ust. 1 i art. 12 ust. 2 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców dobowy wymiar czasu pracy kierowców, łącznie z godzinami nadliczbowymi, może obejmować od 8 do 12 godzin, z tym że w przyjętym okresie rozliczeniowym nieprzekraczającym 4 miesięcy wymiar ten nie może przekraczać 8 godzin.

Zatem powyższa propozycja zmierza w kierunku takiego ograniczenia czasu pracy, aby łącznie z godzinami nadliczbowymi czas ten nie przekroczył 10 godzin. Czas pracy kierowców, w tym czas prowadzenia pojazdu, kierowców wykonujących przewozy regularne, których trasa nie przekracza 50 km nie jest kontrolowany za pomocą tachografu, tak jak to ma miejsce w innych przewozach, i tym samym stwarza nieuczciwym pracodawcom możliwość naruszania przepisów co skutkuje przemęczeniem kierowców i zagrożeniem dla bezpieczeństwa ruchu drogowego.

6) dodanie w art. 20 ust. 1a

Propozycja zmiany ma charakter doprecyzowujący. Dodawany przepis przewiduje, że w systemie równoważnego czasu pracy przy przewozie rzeczy lub okazjonalnym przewozie osób praca powyżej 12 godzin w danej dobie jest pracą w godzinach nadliczbowych. W związku z powyższym nie będzie możliwe stosowanie zasady, że w innym dniu, aby zrównoważyć wydłużony czas pracy, kierowca będzie pracował krócej także o ten czas ponad 12 godzin.

7) zmiana brzmienia art. 21

Propozycja zmiany zawarta w art. 21 ma charakter doprecyzowujący i została przygotowana na wniosek organów kontrolujących czas pracy. Zmiana polega na zastąpieniu słów „w danej dobie” słowami „pomiędzy dwoma kolejnymi okresami dziennego odpoczynku albo dziennego i tygodniowego okresu odpoczynku”.

8) uchyla się art. 21a

Zmiana została szczegółowo opisana w pkt 1

9) zmiana brzmienia art. 22

Propozycja zmiany art. 22 ustawy ma na celu wyłączenie wszystkich przewozów drogowych wymienionych w art. 2 ust. 2 Umowy AETR z obowiązku stosowania przepisów tej Umowy, w brzmieniu obowiązującym od 20 września 2010 r. Przed zmianą Umowy AETR, która weszła w życie 20 września 2010 r. wszystkie wyłączenia dotyczące przewozów drogowych, do których nie miały zastosowania przepisy Umowy były zawarte w art. 2 ust. 2 lit.b. Proponowana zmiana art. 22 ma więc charakter porządkowy i doprowadza do zgodności z art. 2 ust. 2 obecnie obowiązującej Umowy AETR.

10) zmiana brzmienia art. 25

Projekt zakłada zmianę art. 25 odnoszącego się do ewidencji czasu pracy kierowców. Dotychczas obowiązujące przepisy w tej dziedzinie budzą wątpliwości dotyczące zakresu ewidencji czasu pracy kierowców. Regulacja pomija bowiem te elementy ewidencji, które są niezbędne do prawidłowego wyliczenia wynagrodzenia, jak np. czas pracy w niedzielę, święta albo w porze nocnej.

Proponowany art. 25 określa wszystkie elementy ewidencji czasu pracy, przy opracowywaniu której dokumentami pomocniczymi są wykresówki z zarejestrowanymi danymi oraz wydruki i pliki pobrane z tachografu cyfrowego i karty kierowcy do tachografu cyfrowego. Dokumenty te, zgodnie z art. 33 ust. 2 rozporządzenia (UE) nr 165/2014 (do 1 marca 2016 r. - art. 14 ust. 2 rozporządzenia (EWG) nr 3821/85), pracodawca musi przechowywać przez okres co najmniej jednego roku. W projekcie zaproponowano, aby ewidencja czasu pracy była przechowywana przez okres dziesięciu lat po zakończeniu okresu nią objętego zamiast dotychczasowego okresu trzech lat, aby zachować zgodność z art. 94 pkt 9b Kodeksu pracy.

Proponowana regulacja przywraca obowiązek prowadzenia ewidencji czasu pracy kierowców pracujących z zadaniowym systemie czasu pracy. Obowiązujący przepis w tym zakresie może być rozumiany w taki sposób, że dla kierowców tych nie prowadzi się ewidencji czasu pracy a jedynie karty ewidencji nieobecności. Wątpliwości pogłębiają się gdy weźmie się pod uwagę, że wykresówki i dane z tachografu i karty kierowcy przechowywane są przez rok co może oznaczać, że dokumentacja czasu pracy kierowcy pracującego w zadaniowym systemie czasu pracy składa się jedynie z rejestru nieobecności.

Ponadto w projekcie ustawy nałożono na pracodawców obowiązek archiwizacji czasu pracy pracowników w celu zapobieżenia zniszczenia tej ewidencji przed upływem

przedawnienia, o którym mowa w dziale czternastym Kodeksu pracy, a także zachowania jej dla potrzeb emerytalno-rentowych.

Zgodnie z propozycją zmiany art. 25 ewidencja czasu pracy kierowców może być prowadzona w postaci papierowej lub elektronicznej.

11) zmiana brzmienia art. 26

Zmiana brzmienia art. 26 ma na celu dostosowanie do zmienionego przepisu art. 10 rozporządzenia 561/2006.

12) zmiana brzmienia art. 26d ust. 3

Zmiana o charakterze wynikowym związana ze zmianą brzmienia art. 25.

13) dodanie art. 31aa

Zmiana została szczegółowo opisana w pkt 5.

14) zmiana brzmienia art. 31b

Propozycja zmiany art. 31b ustawy o czasie pracy kierowców ma na celu taką redakcję przepisu, aby przysługująca półgodzinna lub 45-minutowa przerwa w prowadzeniu pojazdu nie mogła być odebrana przez kierowcę przed rozpoczęciem lub po zakończeniu pracy, a ponadto żeby przerwa ta mogła być dzielona na okresy trwające co najmniej 15 min.

Zgodnie z obowiązującym art. 31b półgodzinna lub 45-minutowa przerwa w prowadzeniu pojazdu przysługuje kierowcy przed upływem 6 godzin łącznego dziennego czasu prowadzenia pojazdu i może ona być dzielona na okresy krótsze, które są wykorzystywane w czasie prowadzenia pojazdu zgodnie z obowiązującym kierowcę rozkładem jazdy, pod warunkiem że jedna z przerw trwa co najmniej 15 minut. Oznacza to, że pozostałe przerwy mogą być krótsze niż 15 min, czyli inaczej niż u pozostałych kierowców, których przerwy muszą trwać co najmniej 15 min, a w przypadku kierowców wykonujących przewozy podlegające rozporządzeniu (WE) nr 561/2006 lub umowie AETR po okresie prowadzenia pojazdu trwającym cztery i pół godziny kierowcy przysługuje ciągła przerwa trwająca co najmniej 45 minut, którą może zastąpić przerwa długości co najmniej 15 minut, po której nastąpi przerwa długości co najmniej 30 minut, rozłożone w czasie w taki sposób, aby były odebrane przed następnym okresem prowadzenia pojazdu.

Kilkuminutowe przerwy w pracy nie gwarantują odpoczynku; są również zbyt krótkie by spożyć posiłek, a więc nie spełniają roli, dla której są udzielane. Celem projektowanej zmiany jest również wyeliminowanie przypadków, gdy kierowca przychodzi rano do pracy, a pracodawca proponuje mu żeby sobie odebrał teraz przerwę albo wcześniej zakończył pracę, co w efekcie skutkuje tym, że kierowca jeździ przez cały dzień bez żadnej przerwy.

Nowelizacja ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych ma charakter porządkujący i wynika z przeniesienia całości regulacji dotyczących sprawozdawczości do Komisji Europejskiej w zakresie danych dotyczących przewozu drogowego towarów niebezpiecznych do ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych. W związku z tym dotychczasowy przepis art. 90a ust. 2a utd, zgodnie z którym wojewódzki inspektor transportu drogowego przekazuje Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego informacje w zakresie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych, w tym informacje uzyskane od innych organów kontrolnych na podstawie przepisów ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych, został uchylony z utd i jednocześnie dodany do art. 104 w ust. 1a ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych.

Zmiany w ustawie z dnia 5 lipca 2018 r. o tachografach (Dz. U. z 2020 r. poz. 900) w art. 44 mają charakter porządkowy. Pierwsza zmiana polega na dodaniu do wykazu danych zawartych we wniosku o kartę do tachografu, oprócz numeru rachunku bankowego, także numeru rachunku w spółdzielczej kasie oszczędnościowej. Umożliwi to podmiotowi wydającemu karty do tachografów zwrot na ten rachunek wniesionej przez wnioskodawcę opłaty (pomniejszonej o opłatę za rozpatrzenie wniosku) w przypadku odmownie załatwionego wniosku z powodów leżących po stronie wnioskodawcy.

Druga zmiana dotyczy rozszerzenia wykazu aktów prawnych, których kontrola wykonywania wiąże się z przetwarzaniem danych osobowych i wynika ze zmienionego art. 7 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 165/2014.

W przepisach przejściowych w art. 5 zostało określone, że do postępowań administracyjnych w zakresie zezwoleń i licencji, o których mowa w art. 7a lub art. 18 ust. 1 pkt 2 utd oraz postępowań administracyjnych, o których mowa w art. 15a utd, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe.

Podobnie przepisy dotychczasowe znajdą zastosowanie do postępowań administracyjnych w zakresie spełniania wymogu dobrej reputacji, o których mowa w art. 7d utd, jednakże z uwzględnieniem art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 5 lipca 2018 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1481).

Do spraw dotyczących zawieszenia wykonywania transportu drogowego przez przewoźnika drogowego przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe.

Jednocześnie, w związku z nowelizacją art. 40 utd, w art. 6 uregulowano termin na złożenie wniosku o dokonanie zwrotu nadpłaconej opłaty, o której mowa w tym przepisie, w przypadku gdy opłata ta została uiszczona przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy. Termin na dokonanie tej czynności określono na 2 lata od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Projektowany przepis art. 8 ust. 1 ustawy zmieniającej zakłada czasowe, tj. do 12 miesięcy od dnia wejścia w życie ww. ustawy, utrzymanie w mocy przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 89 ust. 5 utd. Przepisy aktualnie obowiązującego rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2019 r. w sprawie kontroli przewozu drogowego (Dz. U. z 2019 r. poz. 2145) i rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 21 października 2019 r. w sprawie systemu oceny ryzyka podmiotów wykonujących przewóz drogowy (Dz. U. z 2019 r. poz. 2123) powinny zachować moc obowiązującą przez wskazany powyżej okres z uwagi na konieczność oczekiwania na ustanowienie przez Komisję aktów wykonawczych dotyczących systemu oceny ryzyka, o której mowa w art. 9 dyrektywy 2006/22/WE, tj. do dnia 2 czerwca 2021 r. Art. 8 ust. 2 przewiduje natomiast, że dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 90a ust. 3 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym zachowują moc do 12 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy.

Art. 10 projektu ustawy ma na celu precyzyjne wskazanie czasu, od którego stosowane będą przepisy ustawy odnoszące się do obowiązku uzyskania zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego oraz licencji wspólnotowej. Przepisy w tym zakresie będą stosowane od dnia 20 maja 2022 r. Jednocześnie od dnia wejścia w życie przedmiotowej ustawy przedsiębiorcy będą mogli ubiegać się o zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego oraz licencję wspólnotową.

Termin wejścia w życie przepisów projektowanej ustawy określono na miesiąc od dnia ogłoszenia.

Zgodnie z art. 5 i 6 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248), projekt ustawy z chwilą przekazania do uzgodnień z członkami Rady Ministrów zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Rządowego Centrum Legislacji.

Projektowana ustawa nie zawiera przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania

krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.), w związku z czym nie podlega notyfikacji zgodnie z ww. przepisami.

Projekt ustawy nie wymaga przedstawienia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia, o których mowa w § 39 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów.

Przedmiotowy projekt jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.