

## **UZASADNIENIE**

Niniejszy projekt rozporządzenia jest wykonaniem upoważnienia ustawowego zawartego w art. 89 ust. 5 pkt 5 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 2201) i określa system oceny ryzyka występowania naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, w tym stosowania tachografów, a także naruszeń dotyczących stanu technicznego pojazdów kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub> i przyczep kategorii O<sub>3</sub> i O<sub>4</sub>. Konieczność wydania nowego rozporządzenia w przedmiotowym zakresie wynika ze zmiany delegacji ustawowej dokonanej ustawą z dnia 26 stycznia 2022 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym, ustawy o czasie pracy kierowców oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 209), która weszła w życie z dniem 1 marca 2022 r. Zgodnie z art. 13 ust. 1 tej ustawy dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 89 ust. 5 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 89 ust. 5 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, nie dłużej jednak niż przez okres 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Projekt ma na celu wdrożenie do polskiego porządku prawnego zmienionego art. 9 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/WE.

Dodatkowo przedmiotowe rozporządzenie wdraża art. 6 dyrektywy 47/2014 Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/47/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej zdolności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii oraz uchylająca dyrektywę 2000/30/WE (Dz. Urz. UE L 127 z 29.4.2014, str. 134, z późn. zm.), zwanej dalej: dyrektywą 47/2014.

Projekt rozporządzenia, podobnie jak przepisy dotychczasowe, przewiduje dwa odrębne systemy ryzyka, z których jeden odnosi się do naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, w tym stosowania

tachografów, a drugi do naruszeń dotyczących stanu technicznego pojazdów kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub> i przyczep kategorii O<sub>3</sub> i O<sub>4</sub>.

W zakresie systemu oceny ryzyka podmiotów wykonujących przewóz drogowy w zakresie występowania naruszeń dotyczących stanu technicznego pojazdów kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub> i przyczep kategorii O<sub>3</sub> i O<sub>4</sub> projekt opiera się na dotychczasowych regulacjach. System ten tworzą wykaz podmiotów wykonujących przewóz drogowy dokonujących naruszeń dotyczących stanu technicznego pojazdów kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub> i przyczep kategorii O<sub>3</sub> i O<sub>4</sub>, tworzony na podstawie informacji i danych zgromadzonych w centralnej ewidencji naruszeń stwierdzonych w wyniku przeprowadzonych kontroli, o której mowa w art. 80 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, wykaz kategorii usterek określony w przepisach wydanych na podstawie art. 131 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, wzór służący obliczeniu współczynnika ryzyka występowania ww. naruszeń oraz sposób jego obliczania, a także wykaz podmiotów wykonujących przewóz drogowy o wysokim współczynniku ryzyka występowania tychże naruszeń.

Przechodząc do systemu oceny ryzyka podmiotów wykonujących przewóz drogowy w zakresie występowania naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, należy wskazać, że na mocy 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 I<sup>1)</sup>, zmienione zostały przepisy dyrektywy 2006/22/WE, w tym jej art. 9 dotyczący systemu oceny ryzyka. Wprowadzone

---

<sup>1)</sup> 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.

zmiany dotyczą m.in. rozszerzenia współpracy i wymiany informacji między organami kontrolnymi państw członkowskich, a także rozszerzenia wykorzystania krajowych systemów oceny ryzyka. Jednocześnie, zgodnie ze zmienionym art. 9 ust. 1 akapit drugi dyrektywy 2006/22/WE do dnia 2 czerwca 2021 r. Komisja została zobowiązana do ustanowienia, w drodze aktów wykonawczych, wspólnego wzoru służącego obliczeniu stopnia ryzyka przedsiębiorstwa. W takim wspólnym wzorze należy uwzględnić liczbę, wagę i częstotliwość występowania naruszeń oraz wyniki kontroli, w przypadku których nie stwierdzono naruszeń, a także, czy przedsiębiorstwo transportu drogowego stosuje inteligentne tachografy, zgodnie z rozdziałem II rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniające 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 28.2.2014, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 249 z 31.7.2020, str. 17), zwanego dalej rozporządzeniem 165/2014, we wszystkich swoich pojazdach. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 12 ust. 2 niniejszej dyrektywy.

Wspólny wzór służący obliczaniu stopnia ryzyka przedsiębiorstw transportowych oraz wymogi jego stosowania został wprowadzony dopiero rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2022/695 z dnia 2 maja 2022 r. ustanawiającym zasady stosowania dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do wspólnego wzoru służącego obliczeniu stopnia ryzyka przedsiębiorców transportowych (Dz. Urz. UE L 129 z 3.5.2022, str. 33), zwanym dalej: rozporządzeniem 2022/695. Niniejsze rozporządzenie zostało opublikowane w dniu 3 maja 2022 r.

Należy jednak podkreślić, że Komisja Europejska nadal nie zakończyła prac nad zmianą załącznika III do dyrektywy 2006/22/WE określającego wstępny wykaz naruszeń przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006 i rozporządzenia (UE) nr 165/2014 i ich wagi oraz nad aktem wykonawczym, wydanym zgodnie z dyspozycją art. 16 ust. 6 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE (Dz. Urz. UE L 300 z 14.11.2009, str. 51, Dz. Urz. UE L 178 z 10.7.2012, str. 6, Dz. Urz. UE L 158 z 10.6.2013, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 249 z 31.7.2020, str. 17), zwanego dalej rozporządzeniem 1071/2009, który ma określać funkcje pozwalające

na to, by podczas kontroli drogowych właściwe organy miały dostęp m.in. do danych dotyczących oceny ryzyka. Zatem przepisy unijne nie są jeszcze w pełni dostosowane do Pakietu Mobilności I i zmiany rozporządzenia Komisji (UE) 2016/403 z dnia 18 marca 2016 r. uzupełniającego rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 w odniesieniu do klasyfikacji poważnych naruszeń przepisów unijnych, które mogą prowadzić do utraty dobrej reputacji przez przewoźnika drogowego, oraz zmieniającego załącznik III do dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. UE L 74 z 19.3.2016, str. 8) dokonanej rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2022/694 z dnia 2 maja 2022 r. zmieniającym rozporządzenie (UE) 2016/403 w odniesieniu do nowych poważnych naruszeń przepisów unijnych, które mogą prowadzić do utraty dobrej reputacji przez przewoźnika drogowego (Dz.U. L 129 z 3.5.2022, str. 22—32).

Analiza rozporządzenia 2022/695 wykazała, że kompleksowe wprowadzenie systemu oceny ryzyka w oparciu o określony w nim sposób obliczania stopnia ryzyka, nie jest możliwe bez wcześniejszych zmian przepisów unijnych. Projekt rozporządzenia został opracowany tak by wdrożyć przepisy unijne, jednak opierając się na obecnym stanie prawnym. Zawiera zatem procedurę przejściową, do czasu zakończenia prac legislacyjnych w tym zakresie.

Zgodnie z wytycznymi zawartymi w art. 89 ust. 6 pkt 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym system oceny ryzyka powinien zostać opracowany z uwzględnieniem wspólnego wzoru określonego przez Komisję Europejską na podstawie art. 9 ust. 1 dyrektywy 2006/22/WE służącego obliczaniu stopnia ryzyka podmiotu wykonującego przewóz drogowy.

Projekt rozporządzenia zawiera nowy wspólny wzór służący obliczeniu stopnia ryzyka przedsiębiorstw transportowych, określony w rozporządzeniu 2022/695. Zgodnie z tym wzorem przy obliczaniu stopnia ryzyka będą brane pod uwagę wyniki wszystkich kontroli zarówno drogowych jak i w siedzibie przedsiębiorcy, zakończonych stwierdzeniem naruszeń jak i zakończonych bez stwierdzenia naruszeń, przeprowadzanych przez Inspekcję Transportu Drogowego. Do czasu opracowania przez Komisję Europejską aktu wykonawczego, wydanego zgodnie z dyspozycją art. 16 ust. 6 rozporządzenia 1071/2009, nie jest możliwe rozszerzenie tworzonego systemu o wyniki kontroli prowadzonych przez służby zagraniczne. Podobnie do czasu wprowadzenia w przepisach krajowych obowiązku przekazywania do Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego przez inne krajowe służby kontrolne informacji o kontrolach prowadzonych wobec podmiotów wykonujących przewóz drogowy zakończonych niestwierdzeniem naruszeń zawierających m.in. określenie kontrolowanego podmiotu, niezasadne jest uwzględnianie wyników kontroli tych służb w systemie oceny

ryzyka. Na podstawie dotychczasowych przepisów Główny Inspektor otrzymuje bowiem jedynie zbiorcze dane statystyczne dotyczące liczby kontroli prowadzonych przez Policję, Straż Graniczną oraz Służbę Celno-Skarbową, które zakończyły się niestwierdzeniem naruszeń, bez wskazania jakich podmiotów dotyczyły (zob. załącznik nr 5 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2019 r. w sprawie kontroli przewozu drogowego).

Projekt rozporządzenia zawiera dotychczasowe naruszenia dotyczące czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, w tym stosowania tachografów, bowiem Komisja nie dokonała zmiany załącznika III do dyrektywy 2006/22/WE.

Zgodnie z projektowanymi przepisami przy ustalaniu stopnia ryzyka podmiotów wykonujących przewóz drogowy w zakresie występowania naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców, w tym stosowania tachografów, będą brane pod uwagę naruszenia stwierdzone decyzją ostateczną, prawomocnym mandatem karnym lub orzeczeniem o nałożeniu kary z okresu dwóch lat.

W procedowanym systemie oceny ryzyka dla każdego podmiotu wykonującego przewóz drogowy, na podstawie analizy wyników kontroli, obliczany będzie ich stopień ryzyka. Na podstawie tego stopnia ryzyka podmioty te następnie będą klasyfikowane do jednego z czterech przedziałów ryzyka, zgodnie z rozporządzeniem 2022/695:

- 1) przedział szary (przewoźnicy, u których nie przeprowadzono kontroli);
- 2) przedział zielony (0–100 punktów: przewoźnicy niskiego ryzyka);
- 3) przedział pomarańczowy (101–200 punktów: przewoźnicy średniego ryzyka);
- 4) przedział czerwony (201 punktów lub więcej: przewoźnicy wysokiego ryzyka).

Zgodnie z art. 2 pkt 3 c dyrektywy (UE) 2020/1057, informacja o podmiotach zakwalifikowanych do przedziału czerwonego o wysokim stopniu ryzyka będzie udostępniana wojewódzkim inspektorom transportu drogowego, Komendantowi Głównemu Policji, Komendantowi Głównemu Straży Granicznej, Szefowi Krajowej Administracji Skarbowej i Głównemu Inspektorowi Pracy, a podmioty te mają być typowane do kontroli w pierwszej kolejności.

Z uwagi na to, że wspólny wzór służący obliczeniu stopnia ryzyka przedsiębiorstw transportowych został ustanowiony przez Komisję Europejską dopiero w maju br. zasadnym wydaje się, aby wzór ten zastosować po raz pierwszy do określenia stopnia ryzyka w 2024 r. w odniesieniu do kontroli przeprowadzonych w 2023 r. Następnie stopień ryzyka obliczany

będzie corocznie na podstawie wyników kontroli z dwóch lat. W odniesieniu do kontroli przeprowadzonych w 2022 r. zastosowanie znajdą przepisy dotychczasowe, podobnie jak w przypadku systemu ryzyka podmiotów wykonujących przewóz drogowy w zakresie występowania naruszeń dotyczących stanu technicznego pojazdów kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> i N<sub>3</sub> i przyczep kategorii O<sub>3</sub> i O<sub>4</sub>.

Ze względu na to, że zgodnie z art. 13 ust. 1 ustawy z dnia 26 stycznia 2022 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym, ustawy o czasie pracy kierowców oraz niektórych innych ustaw, dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 89 ust. 5 ustawy o transporcie drogowym zachowują moc do dnia wejścia w życie nowych regulacji, nie dłużej jednak niż przez okres 12 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy z dnia 26 stycznia 2022 r. termin ten upływa z dniem 1 marca 2023 r. Uwzględniając termin niezbędny na dostosowanie się służb kontrolnych do nowych regulacji, wejście w życie projektowanego rozporządzenia planowane jest na dzień 1 lutego 2023 r.

Projektowane rozporządzenie nie zawiera przepisów technicznych, w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.), w związku z tym nie podlegają notyfikacji.

Zgodnie z § 39 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2022 r. poz. 348) projekt rozporządzenia nie podlega przedstawieniu właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projekt rozporządzenia został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej.

Stosownie do postanowień § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. z 2022 r. poz. 348) projekt rozporządzenia został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Wpływ projektowanych przepisów na działalność mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw został wskazany w pkt 7 OSR.

Przedkładany projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.