



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
IV kadencja

Druk nr 1540-A

**DODATKOWE SPRAWOZDANIE
KOMISJI INFRASTRUKTURY**

**o rządowym projekcie ustawy o zmianie ustawy
o transporcie drogowym oraz niektórych
innych ustaw (druk nr 1044).**

Sejm na 49. posiedzeniu w dniu 22 maja 2003 r. - zgodnie z art. 47 ust. 1 Regulaminu Sejmu - skierował ponownie projekt ustawy zawarty w druku nr 1540 do Komisji Infrastruktury w celu rozpatrzenia poprawek zgłoszonych w drugim czytaniu.

Komisja Infrastruktury po rozpatrzeniu poprawek na posiedzeniu w dniu 5 czerwca 2003 r.

wnosi:

Wysoki Sejm raczy następujące poprawki:

do Art. 1:

1) w zmianie 2 lit. a nadać brzmienie:

„a) pkt 3 i 4 otrzymują brzmienie:

- „3) transport drogowy - krajowy transport drogowy lub międzynarodowy transport drogowy; określenie to obejmuje również każdy przejazd drogowy wykonywany przez przedsiębiorcę pomocniczo w stosunku do podstawowej działalności gospodarczej, niespełniający warunków, o których mowa w pkt 4,
- 4) niezarobkowy przewóz drogowy - przewóz na potrzeby własne - każdy przejazd pojazdu po drogach publicznych z pasażerami lub bez, załadowanego lub bez ładunku, przeznaczony do nieodpłatnego krajowego i międzynarodowego przewozu drogowego osób lub rzeczy, wykonywany przez przedsiębiorcę pomocniczo w stosunku do jego podstawowej działalności gospodarczej, spełniający łącznie następujące warunki:

- a) pojazdy samochodowe używane do przewozu są prowadzone przez przedsiębiorcę lub jego pracowników,
- b) pojazdy samochodowe znajdują się w prawnej dyspozycji przedsiębiorcy,
- c) w przypadku przejazdu pojazdu załadowanego - rzeczy przewożone są własnością przedsiębiorcy lub zostały przez niego sprzedane, kupione, wynajęte, wdzierżawione, wyprodukowane, wydobyte, przetworzone lub naprawione albo celem przejazdu jest przewóz osób lub rzeczy z przedsiębiorstwa lub do przedsiębiorstwa na jego własne potrzeby, a także przewóz pracowników i ich rodzin,
- d) nie jest przewozem w ramach prowadzonej działalności gospodarczej w zakresie usług turystycznych,”;

- **przyjąć**

2) w zmianie 2 w lit. b w pkt 7 w lit. c skreślić wyrazy „taryfą lub”;

- **przyjąć**

3) w zmianie 2 w lit. c w dodawanym pkt 7a zdaniu końcowemu nadać brzmienie:

„- jeżeli zawarły porozumienie lub utworzyły związek międzygminny w sprawie wspólnej realizacji komunikacji na swoim obszarze,”;

- **przyjąć**

Uwaga: poprawki nr 3 i 15 należy głosować łącznie.

4) w zmianie 2 w lit. d pkt 8 nadać brzmienie:

„8) linia komunikacyjna - połączenie komunikacyjne na określonej drodze między przystankami wskazanymi w rozkładzie jazdy, po której odbywają się regularne przewozy osób, rozpoczynająca i kończąca się na pętli umożliwiającej zmianę kierunku ruchu i postój przed rozpoczęciem kolejnego kursu,”;

- **odrzuć**

5) w zmianie 2 po lit. e dodać nową zmianę w brzmieniu:

„,...) uchyla się pkt 21,”;

- **przyjąć**

Uwaga: poprawki nr 5,10 i 12 należy głosować łącznie.

Przyjęcie tych poprawek oznacza bezprzedmiotowość poprawki nr 11.

6) w zmianie 2 po lit e dodać nową zmianę w brzmieniu:

„,...) po pkt 21 dodaje się pkt 22 w brzmieniu:

„22) dworzec - zespół budynków i budowli zapewniający podróżnym odpowiednie warunki bezpieczeństwa i higieny oraz wygody i należytej obsługi w zakresie zawartej umowy przewozu.”;

- **odrzuć**

7) w zmianie 3 w lit. b w ust. 3 w drugim tiret pkt 3 nadać brzmienie:

„3) posiada odpowiednią sytuację finansową zapewniającą podjęcie i prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie transportu drogowego potwierdzoną dostępnymi środkami finansowymi, majątkiem lub bilansem rocznym przedsiębiorstwa oraz polis ubezpieczeniowych auto-casco w wysokości:

- a) 9 000 euro - na pierwszy pojazd samochodowy przeznaczony do transportu drogowego,
- b) 5 000 euro - na każdy następny pojazd samochodowy.”;

- odrzucić

8) w zmianie 5 przed lit. a dodać nową zmianę w brzmieniu:

„...”) w ust. 2 pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) rodzaj, podrodzaj i liczbę pojazdów samochodowych, którymi dysponuje przedsiębiorca ubiegający się o udzielenie koncesji.”;

- odrzucić

9) w zmianie 5 po lit. b dodać nową zmianę w brzmieniu:

„...”) po pkt 8 dodaje się pkt 9 w brzmieniu:

„9) dokument potwierdzający, że pojazd odpowiada dodatkowym warunkom technicznym wymaganym dla autobusu miejskiego.”;

- odrzucić

10) w zmianie 6 lit. a nadać brzmienie:

„a) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Minister właściwy do spraw transportu, z zastrzeżeniem ust. 3a, odmawia udzielenia licencji na międzynarodowy transport drogowy lub dokonania jej zmiany w razie braku możliwości zapewnienia wystarczającej liczby zezwoleń zagranicznych.”;

- przyjąć

11) w zmianie 6 po lit. b dodać nową zmianę w brzmieniu:

„...”) po ust. 3a dodaje się ust. 3b i 3c w brzmieniu:

„3b. Minister właściwy do spraw transportu może z własnej inicjatywy lub na wniosek co najmniej dwóch ogólnokrajowych organizacji zrzeszających przewoźników drogowych ogłosić sytuację kryzysową na rynku transportowym.

3c. Minister właściwy do spraw transportu może z własnej inicjatywy lub na wniosek co najmniej dwóch ogólnokrajowych organizacji zrzeszających przewoźników drogowych wprowadzić ceny minimalne na świadczone usługi transportowe na czas ogłoszonej sytuacji kryzysowej na rynku transportowym.”;

- odrzucić

12) w zmianie 6 lit. c nadać brzmienie:

„c) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Minister właściwy do spraw transportu, po zasięgnięciu opinii polskich organizacji o zasięgu ogólnokrajowym zrzeszających międzynarodowych przewoźników drogowych, może, w drodze rozporządzenia, określić liczbę promes, licencji lub wypisów z licencji na międzynarodowy transport drogowy na dany rok kalendarzowy, uwzględniając liczbę zezwoleń zagranicznych będących w jego dyspozycji.”;

- przyjąć

13) w zmianie 10 po lit. c dodać nową zmianę w brzmieniu:

„...”) po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:

„3a. Cofnięcie licencji może być poprzedzone czasowym lub częściowym zawieszeniem prawa do wykonywania przewozów. Licencję można zawiesić na czas do 30 dni w pełnym jej zakresie lub częściowo na określoną ilość pojazdów.”;

- przyjąć

14) w zmianie 10 po lit. c dodać nową zmianę w brzmieniu:

„...”) po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:

„3a. W przypadkach określonych w ust. 1 pkt 1 lit. b, pkt 2 i 3 oraz w ust. 3 licencję cofa się lub może być ona cofnięta w części pozbawienia przedsiębiorcy wypisu, o którym mowa w art. 11 ust. 3, na pojazd samochodowy w związku, z którym przedsiębiorca dopuścił się naruszenia obowiązków stanowiących podstawę cofnięcia licencji.”;

- odrzucić

15) w zmianie 11 w lit. a w ust. 1 pkt 1 nadać brzmienie:

„1) w krajowym transporcie drogowym - wydanego, w zależności od zasięgu tych przewozów odpowiednio przez:

- a) wójta - na wykonywanie przewozów na liniach komunikacyjnych na obszarze gminy,
- b) burmistrza albo prezydenta miasta - na wykonywanie przewozów na liniach komunikacyjnych w komunikacji miejskiej, w przypadku zawarcia porozumienia burmistrz lub prezydent miasta, któremu powierzono wykonanie zadań; w przypadku utworzenia związku międzygminnego wójt, burmistrz lub prezydent miasta będącego siedzibą związku międzygminnego,
- c) starostę - na wykonywanie przewozów na liniach komunikacyjnych w granicach powiatu, z wyłączeniem linii komunikacyjnych określonych w lit. a i b, po uzyskaniu zgody zainteresowanych wójtów, burmistrzów albo prezydentów miast; przepis stosuje się odpowiednio do porozumień i związków międzygminnych, o których mowa w art. 4 pkt 7a,
- d) marszałka województwa - na wykonywanie przewozów na liniach komunikacyjnych wykraczających poza granice jednego powiatu, jednakże niewykraczających poza granice jednego województwa, z wyłączeniem linii komunikacyjnych określonych w lit. a-c, po uzyskaniu zgody zainteresowanych

starostów, przepis stosuje się odpowiednio do porozumień lub związków międzygminnych, o których mowa w art. 4 pkt 7a,

- e) marszałka województwa właściwego dla siedziby przedsiębiorcy - na wykonywanie przewozów na liniach komunikacyjnych wykraczających poza granice jednego województwa - po uzyskaniu zgody zainteresowanych marszałków,”;

- przyjąć

16) w zmianie 16 w lit. a w ust. 1 pkt 2 nadać brzmienie:

- „2) schemat połączeń komunikacyjnych z zaznaczoną linią komunikacyjną i przystankami oraz miejscami postoju,

- odrzucić

17) w zmianie 16 w lit. a w ust. 1 pkt 3 nadać brzmienie:

- „3) potwierdzenie uzgodnienia zasad korzystania z obiektów dworcowych i przystanków, dokonanego z ich właścicielami lub zarządzającymi,

- przyjąć

18) w zmianie 16 w lit. a w ust. 1 pkt 4 nadać brzmienie:

- „4) zobowiązanie do zamieszczania informacji o godzinach odjazdów na tabliczkach przystankowych na przystankach,”;

- przyjąć

19) w zmianie 16 w lit. a w ust. 1 pkt 6 nadać brzmienie:

- „6) wykaz pojazdów, z określeniem ich rodzaju i podrodzaju, ich liczby oraz liczby miejsc, którymi wnioskodawca zamierza wykonywać przewozy,”;

- odrzucić

20) w zmianie 17 dotyczącej nowo dodawanego art. 22a ust. 1 i 2 nadać brzmienie:

„1. Organy, o których mowa w art. 18 ust. 1 pkt 1:

- 1) odmawiają udzielenia lub zmiany zezwolenia na wykonywanie przewozów regularnych w krajowym transporcie drogowym w przypadku, gdy wnioskodawca nie jest w stanie świadczyć usług będących przedmiotem wniosku, korzystając z pojazdów pozostających w jego bezpośredniej dyspozycji,
- 2) mogą odmówić udzielenia lub zmiany zezwolenia na wykonywanie przewozów regularnych w krajowym transporcie drogowym, w przypadku wystąpienia jednej z następujących okoliczności:
 - a) zostanie wykazane, że projektowana linia regularna stanowić będzie zagrożenie dla już istniejących linii regularnych, z wyjątkiem sytuacji, kiedy linie te są obsługiwane tylko przez jednego przewoźnika lub przez jedną grupę przewoźników,
 - b) zostanie wykazane, że wydanie zezwolenia ujemnie wpłynie na rentowność porównywalnych usług kolejowych na liniach bezpośrednio związanych z trasą usług drogowych,

- c) wnioskodawca nie wykonuje, na skutek okoliczności zależnych od niego, krajowych przewozów regularnych na innych obsługiwanych liniach komunikacyjnych, co najmniej przez 7 dni,
- d) wnioskodawca nie przestrzega warunków określonych w posiadanym już zezwoleniu lub wykonuje przewozy niezgodnie z posiadanym zezwoleniem.

2. Organy, o których mowa w art. 18 ust. 1 pkt 1, mogą odmówić udzielenia zezwolenia lub zmiany zezwolenia na wykonywanie przewozów regularnych specjalnych w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 1 oraz pkt 2 lit. a i d.”;

- przyjąć

21) po zmianie 22 dodać nową zmianę w brzmieniu:

„...”) w art. 37 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Osoby legitymujące się co najmniej 5-letnią praktyką przedsiębiorcy wykonującego działalność gospodarczą w zakresie transportu drogowego lub zarządzania przedsiębiorstwem wykonującym taką działalność otrzymują z mocy ustawy certyfikat kompetencji zawodowych.”;

- odrzucić

22) w zmianie 25 dotyczącej art. 39a w ust. 1 pkt 1 nadać brzmienie:

„1) ukończyła 18 lat, z zastrzeżeniem ust. 2,”;

- odrzucić

23) w zmianie 27 dodać nową lit. w brzmieniu:

„...”) zdaniu wstępnemu nadać brzmienie:

„Przedsiębiorcy wykonujący transport drogowy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz wykonujący przewozy na potrzeby własne są obowiązani do uiszczania opłaty za przejazd pojazdu samochodowego po drogach krajowych, której maksymalna wysokość nie może być wyższa niż równowartość 550 euro rocznie z wyłączeniem.”;

- przyjąć

24) w zmianie 39:

a) lit. a nadać brzmienie:

„a) pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) udostępnić pojazd, umożliwić przekazanie za potwierdzeniem odbioru kopii dokumentów oraz oryginału zapisu urządzenia samoczynnie rejestrującego szybkość jazdy, czas jazdy i postojów, których kontrola będzie dokonywana poza siedzibą przedsiębiorcy,”;

b) uchylić lit. b;

- odrzucić

25) w zmianie 43 po lit. c dodać nową zmianę w brzmieniu:

„...) po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:

„3a. Za posiadanie dokumentów podczas przewozów, o których mowa w ust. 3, w które kierowca został wyposażony przez przedsiębiorcę, odpowiedzialny jest kierujący pojazdem.”;

- przyjąć

26) po zmianie 44 dodać nową zmianę w brzmieniu:

„...) w art. 90:

a) dotychczasową treść oznacza się jako ust. 1,

b) dodaje się ust. 2 w brzmieniu:

„2. Ostateczna decyzja o cofnięciu zezwolenia lub licencji podlega zaskarżeniu do Naczelnego Sądu Administracyjnego.”;

- odrzucić

27) zmianie 45 nadać brzmienie:

„45) art. 92 otrzymuje brzmienie:

„Art. 92. 1. Kto wykonuje transport drogowy lub przewozy na potrzeby własne, naruszając obowiązki lub warunki wynikające z przepisów ustawy lub przepisów:

- 1) ustawy z dnia 28 października 2002 r. o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych (Dz.U. Nr 199, poz. 1671),
 - 2) ustawy z dnia 24 sierpnia 2001 r. o czasie pracy kierowców (Dz.U. Nr 123, poz. 1354 oraz z 2002 r. Nr 155, poz. 1286),
 - 3) ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach (Dz.U. Nr 62, poz. 628, z 2002 r. Nr 41, poz. 365, Nr 113, poz. 984 i Nr 1999, poz. 1671 oraz z 2003 r. Nr 7, poz. 78),
 - 4) ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o ochronie zwierząt (Dz.U. Nr 111, poz. 724 i Nr 88, poz. 554, z 1998 r. Nr 106, poz. 668, z 2000 r. Nr 12, poz. 136, z 2001 r. Nr 3, poz. 21 i Nr 111, poz. 1194 oraz z 2002 r. Nr 135, poz. 1141),
 - 5) ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2003 r. Nr 58, poz. 515) oraz w zakresie ochrony środowiska, okresowych ograniczeń ruchu pojazdów na drogach lub zakazu ruchu niektórych ich rodzajów,
 - 6) wiążących Rzeczpospolitą Polską umów międzynarodowych
- podlega karze pieniężnej w wysokości od 50 złotych do 15 000 złotych.
2. Suma kar pieniężnych nałożonych podczas jednej kontroli nie może przekroczyć kwoty:
- 1) 15 000 złotych - w odniesieniu do kontroli drogowej,
 - 2) 30 000 złotych - w odniesieniu do kontroli w przedsiębiorstwie.

3. Jeżeli czyn będący naruszeniem przepisów, o których mowa w ust. 1, wyczerpuje jednocześnie znamiona wykroczenia, stosuje się wyłącznie przepisy niniejszej ustawy.
4. Wykaz naruszeń obowiązków lub warunków, o których mowa w ust. 1, oraz wysokości kar pieniężnych za poszczególne naruszenia określa załącznik do ustawy.”;

- przyjąć

Uwaga: przyjęcie poprawki nr 27 oznacza bezprzedmiotowość poprawki nr 29.

28) w zmianie 45 w art. 92 w ust. 1 zdaniu końcowemu nadać brzmienie:

„- podlega karze pieniężnej lub mandatowi karnemu w wysokości od 50 zł do 15 000 zł.”;

- odrzucić

Uwaga: poprawki nr 28, 31-33 należy głosować łącznie.

29) w zmianie 45 w art. 92 w ust. 2 pkt 2 nadać brzmienie:

„2) 15 000 złotych - w odniesieniu do kontroli w przedsiębiorstwie.”;

- odrzucić

30) w zmianie 45 w art. 92 w ust. 2 dodać zdanie drugie w brzmieniu:

„W przypadku nałożenia się kar podczas jednej kontroli obowiązuje najwyższa nałożona kara.”;

- odrzucić

31) w zmianie 46 lit. a nadać brzmienie:

„a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Uprawnieni do kontroli, o których mowa w art. 89 ust. 1, mają prawo nałożyć na przedsiębiorcę wykonującego transport drogowy lub przedsiębiorcę wykonującego przewozy na potrzeby własne, albo podmiot, o którym mowa w art. 3 ust. 2, karę pieniężną, w drodze decyzji administracyjnej lub mandat karny - na osobę kierującą pojazdem w wyniku przeprowadzonej kontroli na drodze.”;

- odrzucić

32) w zmianie 46 w lit. c ust. 4 nadać brzmienie:

„4. Przedsiębiorca krajowy uiszcza nałożoną karę pieniężną lub mandat karny w terminie 21 dni od dnia jej wymierzenia; spoczywa na nim obowiązek niezwłocznego przekazania dowodu uiszczenia kary pieniężnej organowi, który ją nałożył.”;

- odrzucić

33) w zmianie 47:

a) lit. a i b nadać brzmienie:

„a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Karę pieniężną lub mandat karny uiszcza się w formie przekazu na właściwy rachunek bankowy, z tym że możliwe jest jej uiszczenie w formie gotówkowej bezpośrednio organowi, który ją nałożył przez ukaranego niebędącego przedsiębiorcą krajowym.”,

b) po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. W przypadku, kiedy kara pieniężna lub mandat karny nałożona została przez inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego możliwe jest jej uiszczenie w formie bezgotówkowej, za pomocą karty płatniczej.”,

b) po lit. c dodać nową zmianę w brzmieniu:

„...”) po ust. 3b dodaje się ust. 3c w brzmieniu:

„3c. Mandat karny nakładany jest w wyniku kontroli na drodze na osobę kierującą pojazdem za naruszenia, o których mowa w załączniku do ustawy L.p. 1.1.2, 1.1.3, 1.1.8, 1.2.3, 1.3.2, 1.4.2, 1.4.4, 1.6.1.2, 1.6.1.5, 1.6.1.6, 1.6.1.9, 1.6.2.3, 1.6.2.5, 1.6.3.5, 1.6.5.3, 1.6.5.4, 1.8.2, 1.9.1, 1.11.1, 1.11.2, 1.11.3, 1.11.4, 1.11.5, 1.11.8, 1.11.9, 1.11.10, 1.11.11, pkt 1b, pkt 2, pkt 3, pkt 4, 1.11.12 pkt 2, 1.11.13, 1.12.1, 1.12.2.”;

- odrzucić

34) zmianie 50 nadać brzmienie:

„50) w art. 103:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Przedsiębiorcy prowadzący do dnia wejścia w życie ustawy działalność gospodarczą w zakresie międzynarodowego transportu drogowego obowiązani są do dnia uzyskania przez Rzeczpospolitą Polską członkostwa w Unii Europejskiej uzyskać odpowiednią licencję na wykonywanie tego transportu pod rygorem wygaśnięcia dotychczasowych uprawnień. Nie później niż w terminie 3 miesięcy przed tym dniem przedsiębiorcy powinni wystąpić do ministra właściwego do spraw transportu z wnioskiem o udzielenie licencji na międzynarodowy transport drogowy.”,

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Przedsiębiorcy prowadzący do dnia wejścia w życie ustawy działalność gospodarczą w zakresie krajowego drogowego przewozu rzeczy obowiązani są do dnia uzyskania przez Rzeczpospolitą Polską członkostwa w Unii Europejskiej uzyskać licencję na wykonywanie tego transportu pod rygorem wygaśnięcia dotychczasowych uprawnień. Nie później niż w terminie 2 lat od dnia wejścia w życie ustawy przedsiębiorcy powinni wystąpić do organu udzielającego licencji z wnioskiem o udzielenie licencji na krajowy transport drogowy rzeczy.”;

- przyjąć

35) po art 2 dodać art. 2a w brzmieniu:

„Art. 2a. W ustawie z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz.U. z 2002 r. Nr 175, poz. 1440) art. 8a otrzymuje brzmienie:

„Art. 8a. 1. Finansowanie ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów należy do zadań samorządów województw, jako zadanie z zakresu administracji rządowej.

2. Samorządy województw przekazują przewoźnikom wykonującym krajowe autobusowe przewozy pasażerskie, dopłaty do tych przewozów z tytułu stosowania obowiązujących ustawowych ulg w przewozach pasażerskich, z zastrzeżeniem ust. 4.
3. Kwotę dopłaty, o której mowa w ust. 2, stanowi różnica pomiędzy wartością sprzedaży biletów obliczoną według cen nieuwzględniających te ulgi. Przy określeniu wielkości dopłaty nie uwzględnia się podatku od towarów i usług.
4. Uprawnienie do otrzymywania dopłat, o których mowa w ust. 2, nabywa przewoźnik, który:
 - 1) posiada zezwolenie na wykonywanie przewozów regularnych osób w krajowym transporcie drogowym, wydane zgodnie z przepisami ustawy o transporcie drogowym,
 - 2) stosuje się kasy rejestrujące posiadające pozytywną opinię ministra właściwego do spraw finansów publicznych, które umożliwiają określenie kwoty dopłat do przewozów w podziale na poszczególne kategorie ulg ustawowych,
 - 3) zawarł umowę z samorządem województwa określając zasady przekazywania przewoźnikom dopłat.
5. Zmiany w programach kas rejestrujących, uwzględniających zasady określone w ust. 3 i 4 pkt 2, wymagają uzyskania pozytywnej opinii ministra właściwego do spraw finansów publicznych.
6. Zasad finansowania określonych w ust. 1-4 nie stosuje się do przejazdów dzieci do lat 4 objętych ulgą 100%.”;

- przyjąć

36) w **art. 5** w zmianie 9 lit. a nadać brzmienie:

„a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Maksymalny czas prowadzenia pomiędzy każdymi dwoma okresami dziennego wypoczynku lub pomiędzy okresem dziennego i tygodniowego wypoczynku nie może przekroczyć 10 godzin.”;

- odrzucić

37) w **art. 5** w zmianie 9 po lit. b dodać nową zmianę w brzmieniu:

„...”) po ust. 6 dodaje się ust. 7 w brzmieniu:

„7. Kierowcy, który wykorzysta dzienny odpoczynek w formie określonej w ust. 6, przysługuje z tego tytułu ryczałt za każdy odpoczynek w wysokości 150% diety określonej w rozporządzeniu ministra właściwego do spraw pracy wydanym na

podstawie art. 77⁵ § 2 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. - Kodeks pracy (Dz.U. z 1998 r. Nr 21, poz. 94, Nr 106, poz. 668 i Nr 113, poz. 717, z 1999 r. Nr 99, poz. 1152, z 2000 r. Nr 19, poz. 239, Nr 43, poz. 489, Nr 107, poz. 1127 i Nr 120, poz. 1268, z 2001 r. Nr 11, poz. 84, Nr 28, poz. 301, Nr 52, poz. 538, Nr 99, poz. 1075, Nr 111, poz. 1194, Nr 123, poz. 1354, Nr 128, poz. 1405 i Nr 154, poz. 1805 oraz z 2002 r. Nr 74, poz. 676, Nr 135, poz. 1146, Nr 196, poz. 1660, Nr 199, poz. 1673 i Nr 200, poz. 1679)

- odrzucić

38) po **art. 6** dodać nowy art. ... w brzmieniu:

„Art. ... Do postępowań administracyjnych w sprawach objętych przepisami niniejszej ustawy wszczętych, a niezakończonych przed dniem jej wejścia w życie, stosuje się przepisy tej ustawy.”;

- przyjąć

39) **art. 8** nadać brzmienie:

„Art. 8. Kierowcy prowadzący pojazdy samochodowe używane do przewozu osób (pasażerów) lub rzeczy, zarejestrowane po raz pierwszy przed dniem 1 stycznia 1985 r., albo nieobjęte obowiązkiem wyposażenia w urządzenie rejestrujące prędkość jazdy, czas jazdy i postoju, na podstawie przepisów Prawa o ruchu drogowym, lub zwolnione z tego obowiązku, mogą prowadzić karty drogowe nie dłużej niż do dnia uzyskania przez Rzeczpospolitą Polską członkostwa w Unii Europejskiej.”;

- przyjąć

40) **art. 14** nadać brzmienie:

„Art. 14. Ustawa wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem przepisów art. 1 pkt 16, pkt 17, pkt 25, pkt 32, pkt 33, pkt 43 lit. b oraz art. 2, art. 3 pkt 1-12 i pkt 14, art. 6, art. 9 i art. 10, które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2004 r.”;

- przyjąć

Uwaga: w przypadku przyjęcia niektórych poprawek zmianie ulegnie numeracja ustawy.

Warszawa, dnia 5 czerwca 2003 r.

Sprawozdawca

Przewodniczący Komisji

/Edward Maniura/

/Janusz Piechociński/



**SEKRETARZ
KOMITETU INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ
SEKRETARZ STANU
W MINISTERSTWIE SPRAW ZAGRANICZNYCH**

Prof. dr hab. Danuta Hübner
Sekr. Min. DH/1483/2003/DPE/jg

Warszawa, 6 czerwca 2003 r.

**Pan
Janusz Piechociński
Przewodniczący Komisji
Infrastruktury
Sejm RP**

Opinia do dodatkowego sprawozdania Komisji Infrastruktury o rządowym projekcie ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (druk nr 1540-A), o zgodności z prawem Unii Europejskiej, wyrażona na podstawie art. 2 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 8 sierpnia 1996 r. o Komitecie Integracji Europejskiej (Dz. U. Nr 106, poz. 494) w związku z art. 42 ust. 4 i art. 73 ust. 3 Regulaminu Sejmu, przez Sekretarza Komitetu Integracji Europejskiej, Minister Danutę Hübner, działającą z upoważnienia Przewodniczącego Komitetu Integracji Europejskiej.

W związku z przedłożonym dodatkowym sprawozdaniem Komisji Infrastruktury o rządowym projekcie ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (druki nr 1540-A) (pismo nr INF-0150-120-03), pozwalam sobie wyrazić opinię co do zgodności poprawek z prawem Unii Europejskiej:

- I. Projekt ustawy w art. 1 ust. 3 utrzymuje system licencji przewozowych. Wykonywanie międzynarodowego przewozu osób we Wspólnocie uzależnione jest od posiadania licencji wspólnotowej, wydanej przez właściwe władze Państwa Członkowskiego. Licencje te wydawane są według wzoru wskazanego w załączniku do Rozporządzenia 11/98/WE. Zgodnie z przepisami nowelizowanej ustawy, zawierającej postanowienia zgodne w tym zakresie z prawem wspólnotowym, licencja wydawana jest przedsiębiorcy, który spełnia trzy podstawowe warunki: posiada odpowiednie kwalifikacje zawodowe, dobrą reputację i odpowiednią kondycję finansową.

II. Zgodnie z poprawką zgłoszoną w art. 1 punkt 7 przedłożonego sprawozdania proponuje się nadać nowe brzmienie w zmianie 3 w lit. b w ust. 3 pkt 3 zgodnie z którym przedsiębiorca, aby uzyskać licencję na wykonywanie transportu drogowego, musi posiadać odpowiednią sytuację finansową (...) potwierdzoną dostępnymi środkami finansowymi, majątkiem lub bilansem rocznym przedsiębiorstwa oraz polis ubezpieczeniowych auto-casco.

Zgodnie z art. 3 ust. 3 lit. c Dyrektywy 98/76/WE, która wprowadza zapis o odpowiedniej kondycji finansowej przedsiębiorstwa i jego wiarygodności, odpowiednia kondycja finansowa oznacza dostęp do wystarczających zasobów zapewniających właściwe działanie przedsiębiorstwa i jego administrowanie. W celu oceny kondycji finansowej należy mieć na uwadze:

-rozliczenia roczne przedsiębiorstwa,

-dostępne fundusze, łącznie z gotówką w banku, przekroczenia konta i uzgodnienia pożyczkowe, aktywa włączając w to nieruchomości, które są dostępne dla zapewnienia zabezpieczenia przedsiębiorstwa,

-koszty włączając w to koszty zakupów lub wstępne wpłaty na pojazdy, lokale, pomieszczenia pod działalność przedsiębiorstwa, wyposażenie i kapitał obrotowy.

Przedsiębiorstwo musi dysponować kapitałem i rezerwami w wysokości co najmniej 9000 EURO, gdy wykorzystuje tylko jeden pojazd i co najmniej 5000 EURO, za każdy dodatkowo wykorzystywany pojazd.

Przyjęcie poprawki z art. 1 pkt. 7 przedłożonego do zaopiniowania sprawozdania Komisji Infrastruktury spowodowałoby powstanie niezgodności projektowanego przepisu z prawem Unii Europejskiej.

Należy również zauważyć, iż zgodnie z brzmieniem przepisu z przedłożenia rządowego w projekcie ustawy rezygnuje się z gwarancji ubezpieczeniowych oraz polisy ubezpieczeniowej autocasco jako form potwierdzenia odpowiedniej kondycji finansowej przedsiębiorstwa. Zmiana ta uznana została za dostosowującą polskie prawo do prawa Unii Europejskiej.

III. W art. 1 pkt. 22 opiniowanego sprawozdania proponuje się obniżenie minimalnego wieku kierowcy wykonującego transport drogowy do 18 lat.

Minimalny wiek kierowcy wykonującego transport drogowy został określony w art. 5 Rozporządzenia Rady EWG Nr 3820/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie

harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz. Urz. WE nr L 370, 31.12.1985). Ustanawia on generalny przedział 21 lat dla kierowców wykonujących przewozy drogowe towarów i osób. Rozporządzenie dopuszcza jednocześnie wyjątek od tej reguły ustalając wiek 18 lat w określonych przypadkach m.in. przy wykonywaniu przewozów drogowych towarów pojazdami o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 7,5 t. oraz w sytuacji, gdy kierowca ukończył specjalny kurs. Projekt ustawy w przedłożeniu rządowym zawierał zgodny z prawem Unii Europejskiej przepis art. 1 pkt 25, (propozycja dodania do obowiązującej ustawy art. 39a ust. 1 pkt 1 oraz ustęp 2) ustalający minimalny wiek kierowców na poziomie 21 lat. W ustępie 2 zostało zawarte wyłączenie dotyczące kierowców wykonujących transport drogowy rzeczy pojazdem samochodowym o dopuszczalnej masie całkowitej od 3,5 t. do 7,5 t.

Zaproponowaną zmianę brzmienia tych postanowień należy uznać za sprzeczną z prawem Unii Europejskiej. Jednocześnie negatywna rekomendacja Komisji Infrastruktury zapewnia utrzymanie w mocy projektowanych przepisów zgodnych z prawem wspólnotowym.

- IV. Poprawką, która budzi wątpliwość jest poprawka zawarta w art. 1 pkt 23 dodatkowego sprawozdania Komisji Infrastruktury dotycząca ustalenia maksymalnej wysokości opłaty za przejazd pojazdu samochodowego po drogach krajowych.

Problematyka opłat drogowych jest uregulowana w prawie Unii Europejskiej dyrektywą Parlamentu Europejskiego oraz Rady 1999/62/WE z dnia 17 czerwca 1999 r. w sprawie pobierania opłat od pojazdów ciężarowych za korzystanie z niektórych rodzajów infrastruktury (Dz. Urz. WE nr L 187, 20.07.99).

Art. 7 ust. 1 dyrektywy upoważnia państwa członkowskie do utrzymywania lub wprowadzania opłat za przejazd lub opłat za korzystanie z infrastruktury na warunkach określonych w dyrektywie. Oznacza to, iż niedopuszczalne jest w świetle dyrektywy pobieranie opłat jednocześnie za przejazd i opłat za korzystanie z infrastruktury za ten sam odcinek drogi (z wyjątkiem dopuszczalnych opłat dodatkowych za przejazd przez mosty, tunele i drogi w terenach górskich).

W świetle obowiązujących przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. Nr 125, poz. 1371 z późn. zm.), w szczególności art. 42 tejże ustawy, na obszarze Polski jest możliwość nakładania zarówno opłaty za korzystanie z infrastruktury (do maksymalnej wysokości 800 Euro) oraz opłaty za przejazd

(autostrady płatne). Na istniejącą niezgodność z prawem wspólnotowym i potrzebę jej usunięcia do momentu przystąpienia Polski do UE zwrócili uwagę przedstawiciele Komisji Europejskiej w trakcie posiedzenia Podkomitetu Stowarzyszenia RP-UE ds. transportu i sieci TEN, jakie odbyło się w Ministerstwie Infrastruktury w dniu 27 marca 2003r.

Jednocześnie pragnę zauważyć, iż do dnia uzyskania przez Rzeczpospolitą Polską członkostwa w Unii Europejskiej powinien zostać wprowadzony jednolity system opłat znoszący istniejącą niezgodność z prawem wspólnotowym.

V. W konkluzji stwierdzam, że:

- przyjęcie poprawek, o których mowa w punkcie II i III niniejszej opinii będzie prowadziło do zgodności projektu ustawy z prawem Unii Europejskiej,
- przyjęcie poprawki, o której mowa w punkcie IV niniejszej opinii spowoduje, że projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (druk nr 1540-A), zawarty w dodatkowym sprawozdaniu Komisji Infrastruktury będzie niezgodny z prawem Unii Europejskiej,

Z poważaniem,

Z up. Sekretarza Komitetu
Integracji Europejskiej
POWASZKREKAWIENIUM

Janina Pietras

Do uprzejmej wiadomości:

Pan Marek Pol
Wiceprezes Rady Ministrów
Minister Infrastruktury